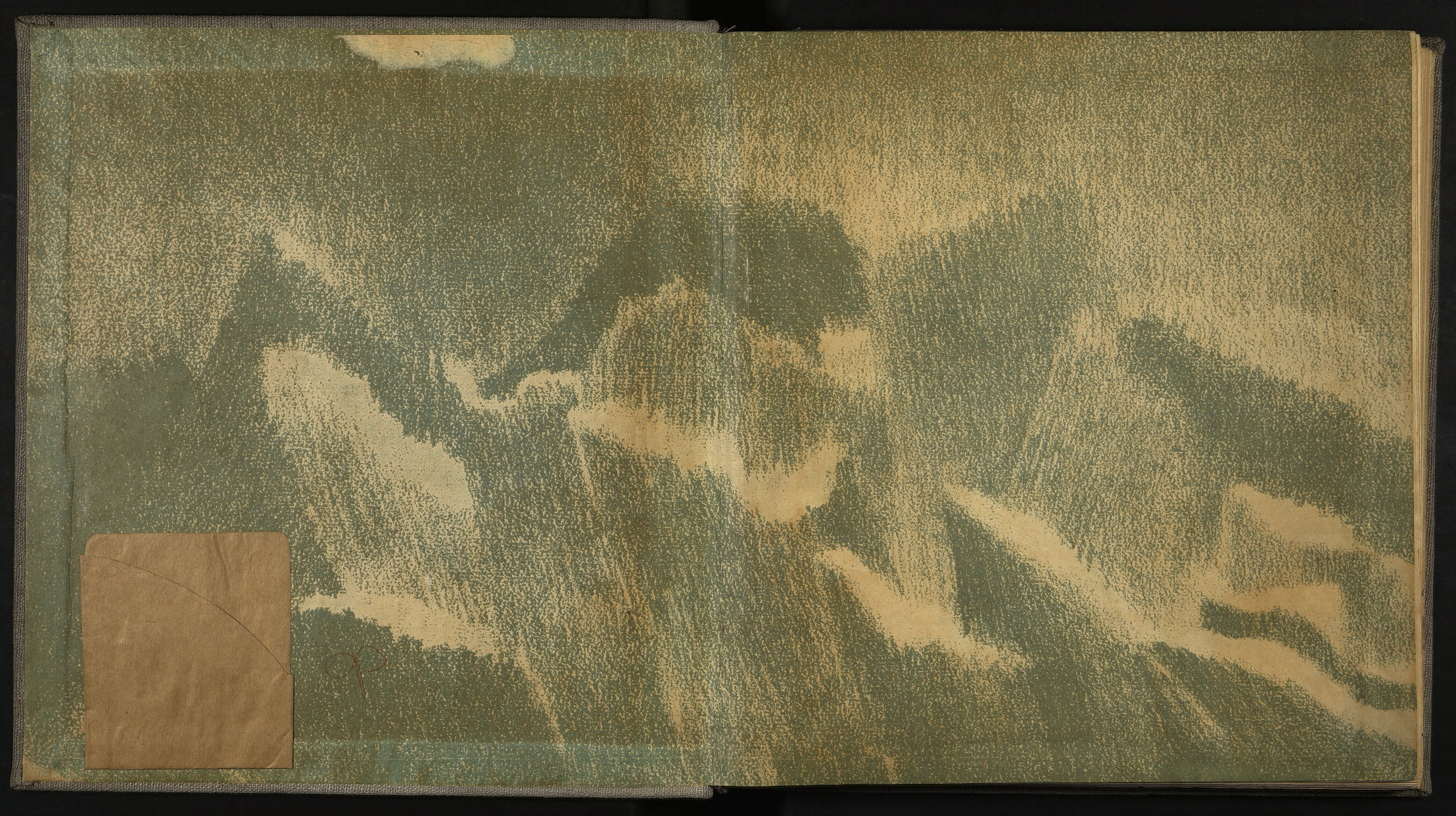
С91(98)
Д 934

М. Дьяконов.

Четыре тысячи миль на „Сибирякове"

Рисунки Л. Канторовича.

Ф152300



M

С 91(98)
Д 934

М. Дъяконов

ЧЕТЫРЕ ТЫСЯЧИ МИЛЬ НА „СИБИРЯКОВЕ“

РИСУНКИ
Л. КАНТОРОВИЧА

152300

1948

ИЗДАТЕЛЬСТВО ПИСАТЕЛЕЙ В ЛЕНИНГРАДЕ

1966 г.

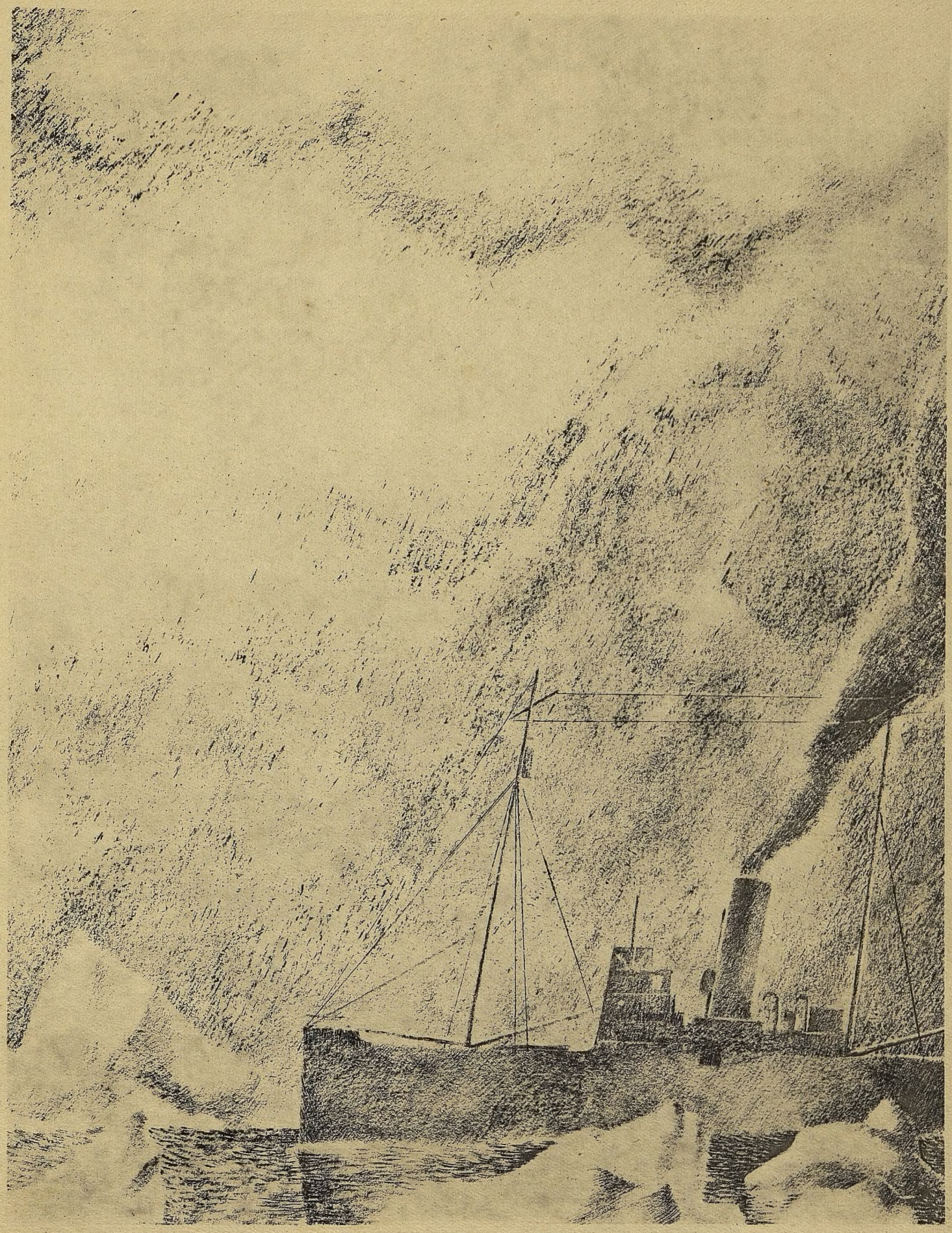
Кабинет Севера.

1794к.

1955

2010
2002
1995

(86)16



28 ИЮЛЯ 1932 ГОДА—ЧЕРЕЗ ТРИСТА СЕМЬДЕСЯТ ДЕВЯТЬ ЛЕТ ПОСЛЕ ПРИХОДА В УСТЬЕ СЕВЕРНОЙ ДВИНЫ «ЭДУАРДА—БЛАГОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» — «СИБИРЯКОВ» ЗАШЕЛ В МОРЕ.

Каб
Об
им.
зера
вки
обова

Читателям

Я не задавался целью описать подробно и точно историческое плавание „Сибирякова“ летом 1932 года от Архангельска до Петропавловска на Камчатке. Для этого еще нет достаточных материалов: участники экспедиции до сих пор не описали ее, хотя среди них были не только моряки и ученые, но и работники пера — профессионалы-писатели и журналисты. Кроме десятков газетных и журнальных статей в общей и специальной прессе, ученых трудов да двух-трех книжек, а не книг, достойных славной экспедиции, ничего не появлялось.

Мы как-то мало пишем о советских путешествиях, исследованиях и открытиях. Мы подсчитываем, какая часть „белых пятен“ стерта с наших географических карт, сколько этих пятен еще остается, но не спешим описать, как все это происходило. Ежегодно десятки советских кораблей уходят в полярные воды и атакуют Арктику с запада, проникая все дальше в Карское море, или нападают на нее с востока, доходя до устья Колымы, Лены, устраивая новые постоянные станции на отдаленнейших

северных окраинах. Ежегодно десятки советских экспедиций уходят в горные выси Памира, пересекают знойные туркестанские пески, углубляются в дремучие леса северного Урала, ищут рудные месторождения на Чукотском полуострове, на Алтае, у истоков Алдана, в горах Кавказа. Нет такого уголка в нашей обширнейшей и так мало еще исследованной стране, где не работал бы советский ученый с ботанической коробкой или сеткой зоолога, или советский инженер с геологическим молотком в руке или с буром. Но мы почти не встречаем живых описаний всей этой кипучей, интереснейшей и иногда полной опасностей и приключений работы.

Многие из нас хорошо знают классические описания иностранных путешествий, мы безошибочно можем пересчитать всех иностранцев, кто работал „в сердце Азии“, „во мраке ночи и во льдах“, в дебрях Камчатки или на отрогах Тянь-Шаня, но не знаем ни одного подробного описания советского путешествия. Что мешает советскому исследователю, к услугам которого все наши издательства, вся мощь нашей полиграфической промышленности, описать как следует, во всех подробностях свои путешествия?

Вовсе не надо быть писателем-профессионалом, чтобы хорошо и правдиво описать все пережитое за время экспедиции. Нужно думать, что все участники советских путешествий прежде всего спешат сделать практические выводы и у них не остается времени для обработки своих дневников. Вот почему я не мог найти подробных описаний плавания „Сибирякова“. Я прочел лишь сухой официальный рапорт. Но рисунки молодого советского художника Л. В. Канторовича вызвали желание написать к ним текст, только несколько

строк пояснения, — не больше. Конечно, я вместе с тем постарался изложить весь ход экспедиции, проследить его на всем протяжении северного морского пути.

Вот почему читатель не должен искать в моем рассказе полного описания похода „Сибирякова“. Мой рассказ о „Сибирякове“ построен только на тридцати шести рисунках, в которых художник хотел отразить самые существенные, самые значительные моменты плавания. Сквозное плавание „Сибирякова“ северным морским путем за одну летнюю навигацию было первым — и пока единственным — в истории человечества, и рассказать о нем во всей полноте — задача очень трудная. Надо самому быть участником этого похода, надо самому пережить энтузиазм и подъем, которые привели „Сибирякова“ к победе, — тогда лишь можно написать книгу, достойную исторического советского корабля, его начальников и его команды...

ТЕНИ МИНУВШЕГО

...Беспредельные просторы, угрюмые холодные волны, вечные снега и льды; многомесячная зимняя ночь с трескучими морозами, пургой и страшными ветрами; бесконечный летний день с надоедливым дождем и туманами или хмурым блёклым солнцем, за сутки ползающим весь горизонт и в полночь стоящим на севере; низкие унылые берега, изредка прерываемые черной кручей обрывистого мыса, мутные воды огромных рек, в могучем стремлении лениво сливающихся с океаном, длинные песчаные отмели, опасные рифы, о которые разбиваются седые буруны; неведомые острова, выступающие из пелены тумана, островерхие горы, белеющие вдали на синей морской поверхности в редкий ясный солнечный день...

На смутном фоне этой картины встают тени минувшего, проходят чередой отважные мореплаватели и предприимчивые купцы, искавшие почти в течение четырех столетий кратчайшего пути в страны пряностей через неприступные полярные льды, „к берегам миров неведомых и тайных".

До середины XVI века никто не интересовался плаванием в европейские и азиатские северные воды. Но вот настал час, когда торговый капитал почувствовал свою силу, когда ему понадобились новые рынки и новые источники сырья, когда пузатые, неуклюжие купеческие корабли — „купцы“ начали покидать порты Испании, Португалии, а потом Англии и Голландии, и вспенивали морские волны, разбредаясь во все стороны, охваченные непреодолимым желанием: открыть новые страны, отнять у туземцев накопленные веками сокровища, перепродать втридорога в Европе заморские товары.

Сначала „мирные“ купцы — они же при случае и лихие пираты — направляли бег своих кораблей в теплые воды, но потом, когда сильнейшие захватили себе пути во вновь открытые страны, более слабые должны были искать новых путей. Новые пути лежали на севере, в холодных полярных областях, но казались вполне доступными. В южной части Атлантического океана испанцы беспощадно грабили и пускали ко дну всякий не испанский корабль, а португальцы так же расправлялись с чужими судами, заплывавшими в зону их влияния. Рассудительный английский купец, тяжкодумный голландец остановили тогда свой выбор на севере: мысль о шестинедельном безопасном плавании в Китай Ледовитым морем увлекала представителей еще не окрепшего, но уже подававшего большие надежды западно-европейского капитала.

ЭКСПЕДИЦИЯ ВО ИМЯ БОГА ВСЕБЛАГОГО И ВСЕМОГУЩЕГО

На пыльных полках государственных архивов Лондона и Москвы лежат документы, бесхитростные, нелицеприятные и беспристрастные свидетели минувшей эпохи. Через вереницу лет повествуют они нам:

„Eduardus Sextus, Angliae, Franciae et Hiberniae Rex, etc.

„Omnibus Regibus et principibus ac dominis, et cunctis judicibus terrae, et ducibus eius, quibuscunque est excellens aliqua dignita sin ea, cunctis in locis quae sunt sub universo coelo..." [1]

---

[1] „Эдуард шестой, король Англии, Франции и Ирландии и проч. Всем царям, и государям, и владыкам, и всяким судиям земли и вождям ее, имеющим на оной какой-либо отличный сан, во всяких местах, где бы ни были во всей вселенной..."

Английский адмирал Хью Виллоуби отправился в 1553 году в далекое плавание в поисках кратчайшего морского пути на восток.

Кбс
Обл
жин. А.
ВВ

ЗИМОЙ 1554 ГОДА ЗАМОРСКИЕ КОРАБЛИ НАШЛИ НА МУРМАНСКОМ МОРЕ ДВА КОРАБЛЯ, «... А ЛЮДИ НА НИХ МЕРТВЫ».

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. И. Люболюбова

Такими словами начинается грамота „государя Эдуарда, имени своего шестого, короля Англии, Франции и Ирландии, к государям, обитающим страны северные и восточные за ледовитым морем, а также Восточную Индию", писанная в Лондоне, „первенствующем граде королевства английского в лето от сотворения мира 5515, месяца Яира 14-го дня", то есть в 1553 году нашей эры.

Три английских корабля — „Благая Надежда", „Благое Упование" и „Эдуард Благое Предприятие" — отправились в мае этого года под начальством адмирала сэра Хьюга Виллоуби в далекое плавание к берегам неведомых стран в поисках кратчайшего морского пути на восток. После открытия португальским моряком Васко да Гама пути в Индию вокруг Африки, после открытия Колумбом новой части света, после плавания кораблей Магеллана вокруг света, испанцы и португальцы стали извлекать огромные выгоды из новых источников обогащения.

Все известные тогда морские пространства были поделены между двумя сильнейшими морскими державами, и сам папа римский благословил и узаконил этот дележ, установив испанскую и португальскую монополии на торговлю и географические открытия. Отныне все моря и земли к востоку от пограничной линии, проведенной на 370 лье к западу от островов Зеленого мыса, принадлежали португальской короне, а к западу от этой линии — Испании. Римский папа твердо верил, что земля представляет собой плоскость, и потому не боялся того, что соперники могут встретиться когда-нибудь, хотя их корабли и поплывут в разные стороны, одни — на восток, другие — на запад. Римский папа был непогрешим, и с его святей-

шеством трудно было спорить и Колумбу и Васко да Гама. Но римский папа, несмотря на всю свою непогрешимость, плохо знал географию и не мог предвидеть того, что в один прекрасный день испанские корабли все же встретятся с португальскими, встретятся весьма недружелюбно, и встреча эта приведет к серьезнейшим столкновениям и ожесточеннейшей борьбе.

Все это случилось потом. А пока соперники кое-как уживались, захватывая друг у друга суда, нарушавшие папскую буллу. Испанские моряки, если их обижали на родине, поступали на службу к португальскому королю; португальские мореплаватели, когда им казалось, что монарх и двор мало ценят их службу, спешили предложить свои услуги властителю Испании.

И Англия и Голландия были в то время второстепенными морскими державами, и соперничество с Испанией и Португалией было им не под силу. А между тем уже в середине XVI века английские купцы заметили, что спрос на английские товары стал уменьшаться не только в самой Англии, но и за ее пределами, в тех странах, которые раньше не ждали, когда к ним привезут на продажу английские товары, а сами посылали за этими товарами своих торговых людей. Спрос же на товары иностранные все возрастал, и цены на них в Англии поднимались неимоверно. И вот несколько лондонских купцов, люди умные и практичные, сообразили, что Англии надо искать новых источников обогащения, новых рынков сбыта и сырья и открывать для этого новые земли, входить в торговые сношения с новыми государствами, еще неизвестными или малоизвестными Европе.

Так возникло английское „Общество купцов, искателей открытия стран, земель, островов, государств и владений неизвестных и доселе непосещаемых морским путем“. Оно снарядило и отправило в плавание корабли Виллоуби, заручившись грамотой короля Эдуарда, которая в пышных выражениях повествовала о „завете бога всеблагого и всемогущего стремиться и желать, да ищет каждый вступить в общение с другими, любить и взаимно быть любимыми, оказывать благодеяния и взаимно принимать благодеяния“.

Известно, какие благодеяния оказывали испанские, португальские, голландские и английские мореплаватели, открывая новые страны и безжалостно расправляясь там с туземцами, не спешившими „вступать в общение“ с пришельцами. Известно, какая любовь насаждалась в захваченных заморских странах, каким заветам „бога всеблагого и всемогущего“ были верны европейцы, проникавшие в Индию, в Индонезию, в Мексику, в страны обеих Америк.

Путь на юг был прегражден англичанам, и потому корабли Виллоуби отправились на восток вдоль северных берегов Европы. По представлению географов того времени Китай и Индия находились очень близко от северо-восточной части европейского материка. На просторе северного ледовитого моря англичанам не угрожала встреча с испанскими или португальскими кораблями; им не нужно было опасаться нападения арабских морских разбойников. Северный путь на восток сулил англичанам быстрое и спокойное плавание.

Но на деле получилось иное. Корабли попали в шторм у северной оконечности Европы и были рассеяны бурей. „Эдуард Благое Предприятие“ потерял из виду своих товарищей

и, не дождавшись их, отправился в плавание один. В конце августа англичане вошли в устье Северной Двины и узнали от местных рыбаков, что они находятся во владениях царя Московского. О неожиданном появлении чужеземцев было отписано в Москву: „...и царя и великого князя прикащики, холмогорские выборные головы, Филип Родионов, да Фофан Макаров с Холмогор писали к царю и великому князю к Москве о приходе от Аглицкого короля Едварта посла Рыцерта и с ним гостей". Корабль был введен на зимовку в безопасную бухту, а славный кормчий его, Ричард Ченслер, по указу Ивана Грозного был доставлен в Москву.

С этого времени начались постоянные торговые сношения между Англией и Московским государством, а ближайшим результатом их было основание города Архангельска — первого и крупнейшего русского торгового порта и затем базы военного флота.

О двух других английских кораблях долго не было ничего слышно. Лишь зимой 1554 года „заморские корелы" принесли в Холмогоры „чудную весть": „Нашли-де они на Мурманском море два корабля: стоят на якорях в становищах, а люди на них мертвы, а товаров на них — сказали — много".

Посланные из Холмогор люди действительно нашли в устье одной речонки на кольском побережье два английских корабля и на них восемьдесят три замерзших трупа... Это были Хьюг Виллоуби и его спутники. Виллоуби был жив еще в январе 1554 года: перед смертью он коченеющей от холода рукой написал записку, в которой изложил все события, приведшие англичан к гибели. Разойдясь во время бури с кораблем Ченслера, Виллоуби тщетно ждал его несколько дней в назначенном

месте, а потом пошел в Белое море и остановился там на зимовку у кольского берега. Вся команда кораблей погибла во время зимовки от голода и холода...

Так ужасно окончилась первая попытка англичан пройти в Китай северным морским путем.

Корабли Виллоуби были потом доставлены в Холмогоры „с пушками и пищалями и со всей снастью корабельною", а товары переписаны, опечатаны и тоже перевезены в Холмогоры.

СПУСТЯ ЧЕТЫРЕ ВЕКА

С тех пор прошло триста восемьдесят лет. За это время только пять судов одержали победу над страшными полярными льдами, над туманами, бурями и благополучно проплыли из европейских вод в Тихий океан или из тихоокеанских вод в Архангельск. Эти суда: „Вега“ шведской экспедиции Норденшёльда, „Таймыр“ и „Вайгач“ русского моряка Вилькицкого, „Мод“ знаменитого норвежского полярного исследователя Руала Амундсена и советский ледокольный пароход „Александр Сибиряков“. То, что Норденшёльду и Вилькицкому удалось сделать после одной зимовки, то, что Амундсен мог выполнить только после двух зимовок, советская экспедиция на „Сибирякове“ под начальством О. Ю. Шмидта совершила за одну короткую летнюю навигацию.

„Эдуард Благое Предприятие“ был огромным по тому времени кораблем: целых сто шестьдесят тонн водоизмещения при пятидесяти четырех человеках команды. В те времена (в середине XVI века) в Англии было всего лишь четыре ком-

мерческих корабля водоизмещением свыше 120 тонн. Теперь нам кажется странным, как такие утлые суда вообще могли пускаться в далекие плавания по неведомым и опасным морям. „Александр Сибиряков“, по нашим понятиям, небольшое судно, он многим меньше своих знаменитых товарищей: „Красина“, „Ленина“, „Малыгина“. Но как далеко двадцатый век оставил за собой шестнадцатый!

„Александр Сибиряков“ вышел в свое плавание 28 июля 1932 года, через триста семьдесят девять лет после прихода в устье Северной Двины „Эдуарда Благое Предприятие“. Новейшая техника вооружила советскую экспедицию всеми современными достижениями, и наши мореплаватели отправились в плавание, полагаясь на самих себя, свои знания и опыт, глубоко равнодушные к „заветам бога всеблагого и всемогущего“, не собираясь „оказывать благодеяния и взаимно их принимать“. Советская экспедиция руководилась одной целью: решить многовековую проблему северо-восточного морского пути, выполнить решение партии и правительства — приступить к скорейшему освоению этой важнейшей водной магистрали между портами Белого моря, а стало быть и Ленинградом, будущими портами Автономной Якутской ССР и Дальним Востоком.

„Сибиряков“ должен был пройти путем Норденшёльда, Вилькицкого и Амундсена и пройти в одну летнюю навигацию. Человечеству уже было известно, что северный морской путь проходим. Теперь надо было доказать, что он проходим постоянно, что на всем его протяжении нет таких препятствий — природных крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность.

152300

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

Лето 1932 года чрезвычайно благоприятствовало плаванию. „Сибиряков“ шел по чистой воде в тех областях, где раньше нужны были недели тяжелой борьбы с полярными льдами. Миля за милей оставались позади, их сухо отщелкивал счетчик механического лага, бечева которого прорезала морскую поверхность тонкой струей, разбегавшейся веселыми всплесками. А за кормой тянулась ровная пенистая полоса, уходившая за туманный горизонт. Через три дня после выхода из Архангельска „Сибиряков“ подошел ко входу в Маточкин Шар — пролив, разделяющий северный и южный острова Новой Земли. Этот пролив прорезает Новую Землю в самой ее гористой части и извивается лентой узкого горного ущелья, соединяя воды Баренцова моря с водами Карского моря. Много кораблей побывало у Маточкина Шара за минувшие четыре столетия, тех кораблей, о плавании которых мы знаем. А сколько суденышек поморских промышленников уже плавало в этих водах до первого появления заморских кораблей у берегов Новой Земли? Всем известен обычай мореплавателей называть открываемые земли именами, взятыми из родного языка. Много новоземельских урочищ, мысов, бухт и островков носят иноземные названия — голландские и английские; но никто из мореплавателей не пытался изменить имя „Новой Земли“ или назвать эту землю по-своему. Очевидно еще в незапамятные времена острова Новой Земли были названы так нашими северными мореходами. Европейские мореплаватели, проникавшие в XVI веке в Белое море и достигавшие новоземельских берегов, встречались там с русскими мореходами, которые не уступали им в искусстве кораблевождения и не раз оказывали иностранцам помощь. В начале XVI века в устье

Двины уже был монастырь архангела Михаила, и поэтому надо думать, что еще до этого времени русские селились на беломорском побережьи и ходили в далекие плавания на своих „бусах и шняках“. Моряки они были отличные и неустрашимые. Не одну иностранную экспедицию в последнюю минуту спасали от гибели смелые онежские и пинежские промышленники — охотники на морского зверя. Дед В. И. Воронина, капитана „Сибирякова“, выручил австро-венгерскую экспедицию Пайера и Вейпрехта, когда участники ее боролись со стихией после зимовки на островах Земли Франца-Иосифа и плыли в открытых лодках по холодным морским волнам.

КАРСКОЕ МОРЕ

Пройдя Маточкин Шар, „Сибиряков“ вошел в воды Карского моря, угрюмого и негостеприимного, считавшегося до самых последних лет „ледяным мешком“. Советская власть отняла у него это наименование, сорвала с него покров таинственности и ужаса и превратила Карское море в обыкновенное море, по которому ежегодно плывут суда из сибирских рек в Лондон или обратно, правда, не всегда без приключений и несчастий, но столь же регулярно и постоянно, как совершают свои рейсы английские угольщики или норвежские лесовозы по Северному и Балтийскому морям. Выход в море из Ленинграда в зимние месяцы, пожалуй, труднее плаваний коммерческих судов в Карском море в период навигации.

Опорная сеть полярных станций, постоянная радиосвязь, авиаразведка — вот новые могучие средства, обслуживающие десятки пароходов, каждый год привозящих через Карское море в далекую Сибирь машины и оборудование и возвращающихся на запад с грузом сибирского леса и сырья. Если состояние

льдов особо неблагоприятно, то наши советские грузовики и иностранные лесовозы осторожно жмутся к гиганту, вроде „Ленина“ или „Красина“.

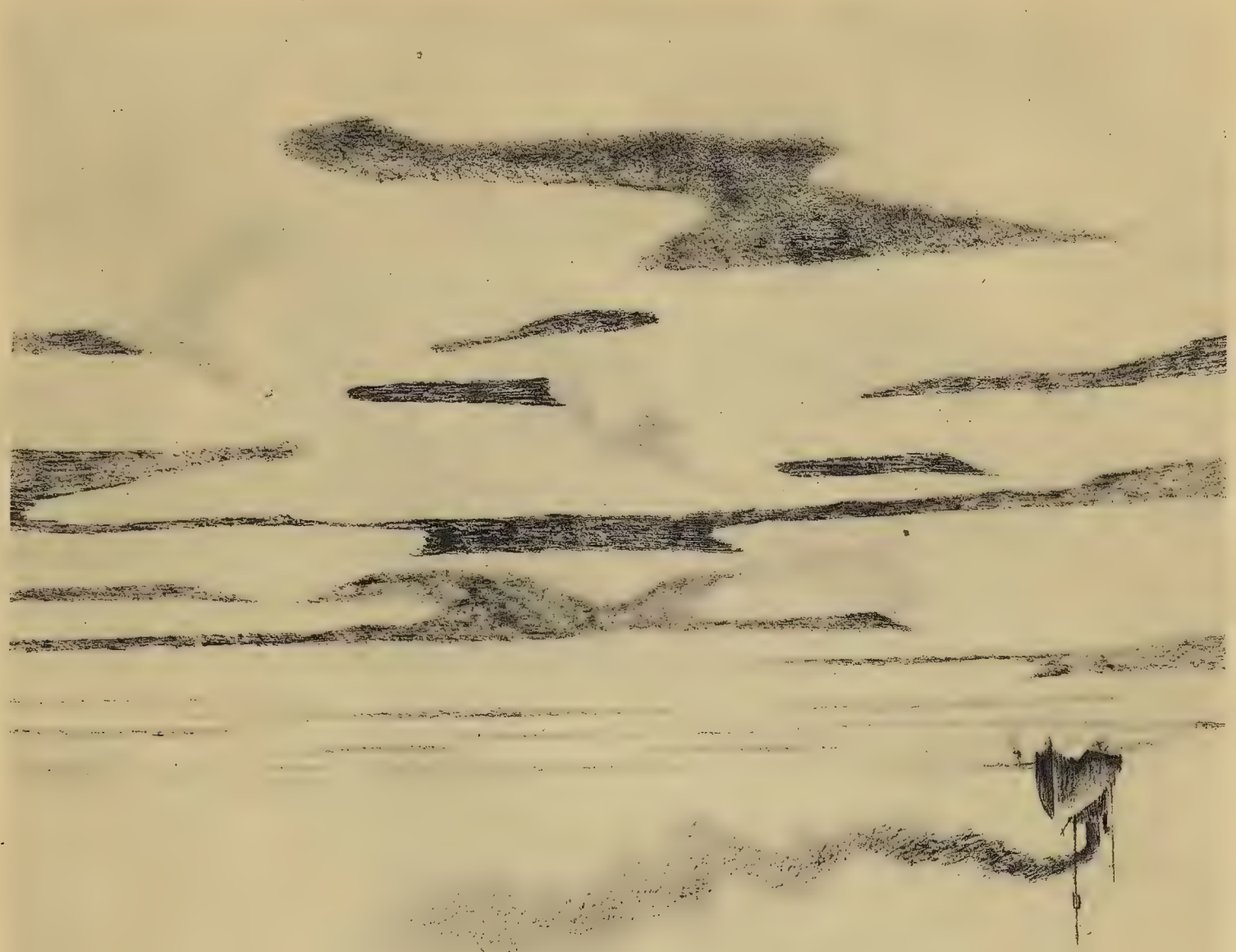
Шуршат и грохочут льдины; содрогается огромный стальной корпус ледокола; звонким гулом наполнены его внутренние помещения; в ушах музыка неразрешимых диссонансов — кажется, будто пустая железная бочка катится по булыжной мостовой. Это ледокол сразбегу наскакивает срезанным косо форштевнем на двухметровый морской лед, подминая его под себя. За кормой стелется черная — среди голубоватой белизны разбитых льдин — дорожка, на которой толпятся неровные, с рваными краями льдины, отливая желтизной покрытых водою боковых своих плоскостей. По этой черной пенящейся дорожке продвигаются один за другим суда очередной Карской экспедиции, пугливо перекликаясь гудками сирен со спокойным вожаком каравана.

Невидимые чудесные радиоволны сообщают капитану ледокола о состоянии погоды, о ветре, о движении льдов. Самолеты описывают огромные круги, зорко выискивая слабые места в ледяной броне, сковывающей иногда воды Карского моря. Получаемые сведения позволяют капитану спокойно принять то или иное решение: он верит в новейшие технические достижения, он признает силу знания и не сомневается в новых и новых победах человеческого гения. Но в полярных водах хорошо основываться и на собственном опыте, трудно и мучительно достающемся всякому моряку-северянину. Капитан верит в свое чутье — он привык прежде всего полагаться на самого себя. И вот, самолет самолетом, радиосвязь радиосвязью, но капитан Воронин все же лезет на мачту

в наблюдательную бочку и начинает осматривать и простым глазом и в бинокль туманный горизонт и льды, через которые пробирается „Сибиряков“. В бочке холодно стоять — резкий ветер обжигает лицо; то-и-дело приходится, пригибаясь, прятаться под защиту брезентового щитка; мачта делает размахи даже на небольшой зыби. Но капитан простаивает в бочке часами: не виднеется ли вдали пятно „водяного неба“, в какую сторону расходятся трещины в ледяных полях, какой крепости, какого возраста льды, медленно расползающиеся под напором судна, или же выскальзывающие стремительно из-под его форштевня с гулом пушечного удара.

Сверху отлично видно и все судно, упорно пробивающее себе дорогу во льдах. Капитан любовным и заботливым взглядом окидывает своего старого товарища и друга. Для него „Сибиряков“ — не сложный и точный механизм, комплекс машин в стальной оболочке, — нет, он почти живое существо, в котором все части давно „спелись“ и служат общей цели, с одинаковым терпением и энергией борясь со стихиями — водяной и воздушной. „Сибиряков“ плывет вперед к своей цели, расталкивая грудью льдины, раскалывая, разбивая их, подминая под себя, и действует при этом как нечто единое название которому корабль. В трудные минуты капитан волнуется, беспокоится за „Сашу“ — так называет он иногда свой ледокол, мысленно сулит всяких чертей полярным льдам, а то и вслух отпускает крепко просоленое морское слово, в минуты удачи нежно улыбается другу и гордится его успехами.

ПЕРВЫЙ ЛЬДЫ ВСТРЕТИЛИСЬ ДЕЛОВОДУ ПРИ ВЫХОДЕ В КАРСКОЕ МОРЕ



Кабинет Севера
Обл. библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

ЗА КОРМОЙ СТЕЛЯЕТСЯ ЧЕРНАЯ — СРЕДИ ГОЛУБОВАТОЙ БЕЛИЗНЫ РАЗБИТЫХ ЛЬДИН — ДОРОЖКА, НА КОТОРОЙ ТОЛПЯТСЯ НЕРОВНЫЕ, С РВАНЫМИ КРАЯМИ ЛЬДИНЫ.

Кабинет Севера
Областной библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

КАПИТАН ЧАСАМИ ПРОСТАИВАЕТ В ДОЗОРНОЙ БОЧКЕ НА МАЧТЕ

Кабинет Севера
Обл. Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ПАРОХОД «А. СИБИРЯКОВ»

„Сибиряков“ не так уж молод. Он — родной брат ледокольному пароходу „Георгий Седов“ и построен в Англии в 1909 году, в одно время с ним. Прежде „Сибиряков“ назывался „Bellaventure“ („Добрым предприятием“), то есть почти был тезкой „Эдуарда Благое Предприятие“ — своего земляка и предшественника по борьбе с Ледовитым морем. Из Англии „Сибиряков“ попал в старую Россию и во время мировой войны работал в Белом море в качестве транспортного и вспомогательного судна. Размеры „Сибирякова“ не велики: его водоизмещение — 1383 тонны, длина 74 метра, ширина — 11 метров, паровая машина в 2000 сил. Стальной ледовый пояс и усиленные крепления форштевня и ахтерштевня позволяют судну довольно легко справляться с беломорскими льдами, но не обеспечивают достаточной активности при борьбе с тяжелым полярным паком — грозным врагом мореходов в арктиче-

ских областях. „Сибиряков“ мог рассчитывать на благоприятные результаты своего плавания летом 1932 года только в силу определенных указаний на проходимость льдов почти на всем протяжении северного морского пути — от Новой Земли до Новосибирских островов. В противном случае за решение этой проблемы должно было бы взяться другое судно, более сильное, более пригодное для полярного плавания. И северным морским путем прошел бы уже не ледокольный пароход, а настоящий ледокол.

В старое царское время большинство северных ледоколов носили имена былинных богатырей и витязей: „Микула Селянинович“, „Илья Муромец“, „Соловей Будимирович“, „Святогор“ и так далее. Среди этих старорусских удалых богатырей был и „Сибиряков“. С установлением на севере советской власти ледоколы и ледокольные пароходы, в большинстве случаев уведенные интервентами за границу, были возвращены, и былинные замшелые имена кораблей были изменены: ледоколы были названы в честь русских полярных исследователей или людей, послуживших в свое время делу изучения полярных областей.

„Сибиряков“ назван по имени Александра Михайловича Сибирякова, бывшего иркутского купца, умершего в декабре 1933 года. Сибиряков был одним из инициаторов идеи установления постоянного сообщения между Европой и Азией северным морским путем. Прекрасно разбиравшийся в основных вопросах хозяйственной жизни сибирских окраин, Сибиряков не мог не понимать, какое значение для оживления края и для его промышленного развития будет иметь возможность доставлять товары в Сибирь морем и вывозить

морем же сибирское сырье за границу. В те времена в Сибири не существовало железных дорог — все перевозилось гужом. Бесконечные вереницы подвод тянулись по сибирским ухабистым дорогам с востока на запад и с запада на восток. Доставка европейских товаров в Сибирь или вывоз сибирского сырья в Европейскую Россию стоили безумных денег, даже в то время, когда деньги были дороги. Никаких правильных и постоянных торговых связей нельзя было ни установить, ни поддерживать. Стоимость перевозки выдерживали только очень дорогие товары, не имевшие никакого значения для промышленного развития края и главным образом составлявшие категорию „предметов роскоши“ или „личного потребления“.

Возможность установления постоянного морского транспорта должна была сразу перевернуть всю экономику Сибири. Если морские суда дойдут до устья Оби, Енисея, Лены, то они смогут подняться и вверх по течению этих рек и дойти до пристаней крупных сибирских городов. Тогда заморские товары будут прямо из трюмов пароходов попадать в амбары тобольских, томских, красноярских, якутских купцов, а сибирское золотое зерно, пахучие сосновые и еловые доски, кожи и разное сырье — грузиться на иностранные пароходы, покачивающиеся на волнах Оби, Енисея, Лены. Конечно, не улучшение общего благосостояния края заботило в первую голову Сибирякова и те круги, выразителем интересов которых он был. Северный морской путь прежде всего сделал бы миллионером самого Сибирякова и его присных. Но для того времени сама идея Сибирякова была прогрессивной, и Сибиряков много сделал для осуществления своего проекта. Когда шведский

исследователь Норденшёльд решил отправиться в плавание северо-восточным проходом, чтобы пройти из северных европейских вод в Тихий океан, Сибиряков оказал щедрую денежную помощь экспедиции и на свой счет приобрел и снарядил пароход „Лену“, сопровождавший Норденшёльда, — первый пароход, пришедший с запада в Якутск (в 1878 году). Позднее, когда распространились слухи о неудаче Норденшёльда, Сибиряков купил второй пароход и послал его из Швеции на помощь экспедиции, но та к тому времени благополучно вышла в Тихий океан после зимовки во льдах у Колючинской губы.

По игре случая первое в мире судно, успешно прошедшее северным морским путем за одну навигацию, носит имя того, кто оказал помощь первой в мире экспедиции, прошедшей тот же путь с зимовкой. Но какая разница между мотивами, вызвавшими к жизни план А. М. Сибирякова, и проблемами, которые надлежало разрешить экспедиции „Сибирякова“!

БУДУЩИЙ КРУПНЫЙ СЕВЕРНЫЙ ПОРТ

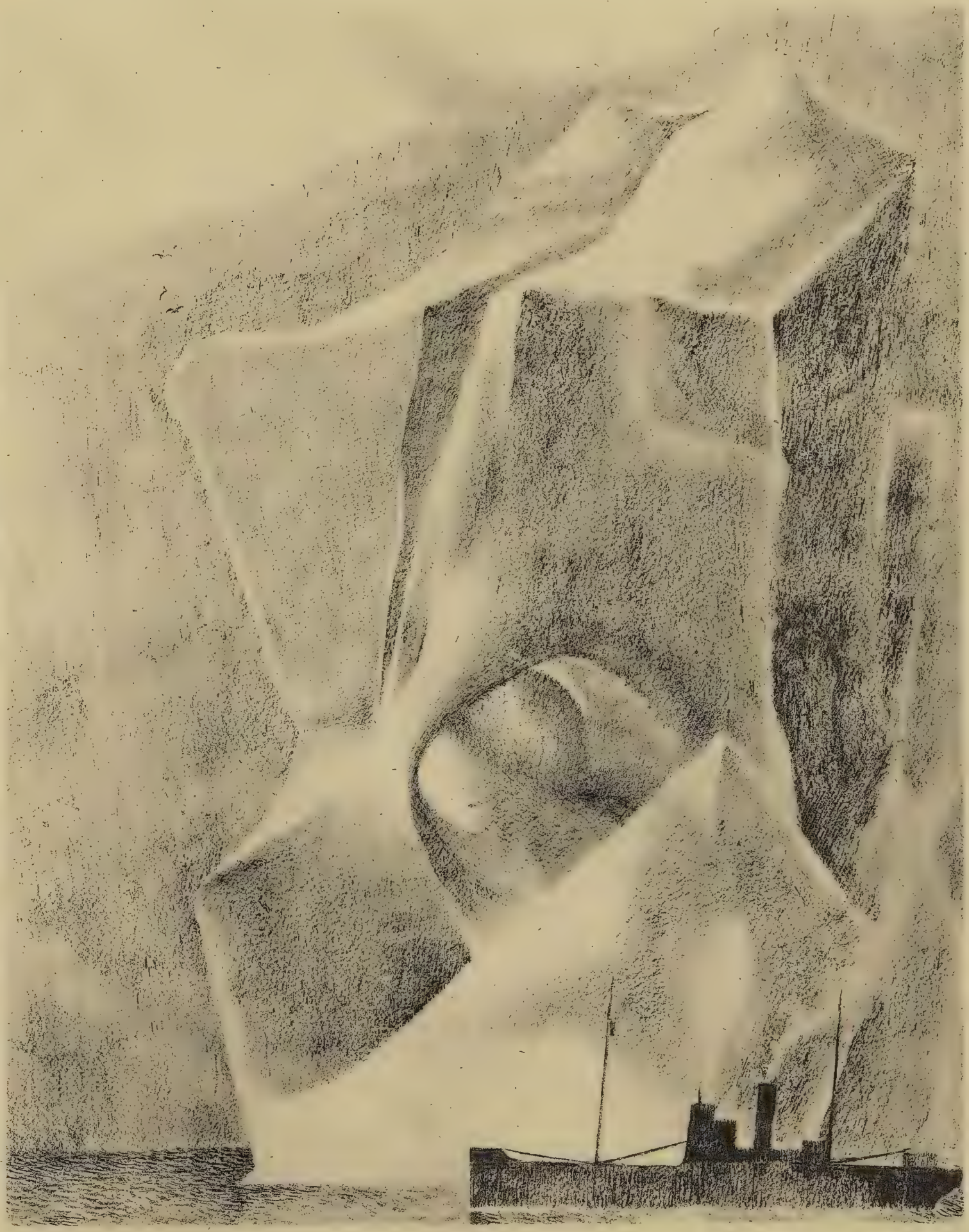
Через пять дней после выхода из Архангельска „Сибиряков“ подошел к острову Диксона, названному по имени шведского купца Оскара Диксона, второго мецената, финансировавшего в 1878—1879 годах экспедицию Норденшёльда на „Веге“. Здесь советской экспедиции пришлось провести восемь суток в ожидании норвежского угольщика, которому было назначено, как говорят моряки, „рандеву“ у этого острова для снабжения „Сибирякова“ углем. Но норвежец опоздал. А как ждали с ним встречи советские моряки! Целую неделю осыпали они проклятиями злополучного угольщика и с нетерпением поджидали, когда же, наконец, у входа в бухту появится его тяжелый силуэт.

Задержка ужасно раздражала и нервировала. Полярное лето коротко, и каждый день промедления много значит в условиях Арктики. Между тем получаемые от зимовщиков сведения

сулили экспедиции успех — зима была мягкая, летние месяцы были необычайно теплы. Льдов в море мало, и они легко проходимы — за весь год к острову Диксона не вышло ни одного белого медведя, а ведь медведи забираются сюда только по льдинам, если те не особенно разбиты. Белый медведь — отличный пловец, но он не любит пускаться в далекие плавания — лучше пробираться вперед, перескакивая с льдины на льдину и лишь в редких случаях — вплавь через небольшие разводья.

Остров Диксона — крупный узловой пункт. На железнодорожном расписании он был бы отмечен бокальчиком: тут останавливаются все суда, следующие на восток или же возвращающиеся на запад. Остров Диксона — место свидания всех полярных капитанов и будущий крупный арктический порт. Если не во вторую пятилетку, так уж наверное в первые годы третьей остров Диксона превратится в большой благоустроенный центр — опорную базу для обслуживания всего западного участка северного пути. Вдоль берегов бухты встанут стройными рядами здания бесконечных пакгаузов и складов, портовые краны вытянут свои черные железные шеи, уткнутся в небо высокие трубы пароходных и механических мастерских, зальются в долгую полярную ночь электрическим светом низкие окрестные берега...

152300



У БЕРЕГОВ СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛИ ПЛОВУЧАЯ ЛЕДЯНАЯ ГОРА — АЙСБЕРГ — ДОВОЛЬНО РЕДКОЕ ЯВЛЕНИЕ В СОВЕТСКОЙ АРКТИКЕ.

Кабинет Севера
Обл[illegible]иотеки
им. А. П. [illegible]обова

ПЕРВЫЕ ЗИМОВЩИКИ СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛИ

11 августа „Сибиряков“ окончил погрузку угля с пришедшего, наконец, норвежца и вышел снова в море к островам Сергея Каменева, где в 1930 году была построена полярная станция и оставлены на два года четыре зимовщика: Г. А. Ушаков, начальник экспедиционной партии на Северной Земле, геолог Н. Н. Урванцев, радист В. В. Ходов и промышленник С. И. Журавлев. Эти четыре смельчака, оторванные на долгих два года от всего мира, произвели огромную работу по исследованию Северной Земли. За пять санных поездок были обойдены и нанесены на карту все три острова архипелага, причем главная и самая тяжелая работа выполнена двумя людьми — Ушаковым и Урванцевым. Радист Ходов в полном одиночестве обслуживал станцию на протяжении многих недель, а промышленник Журавлев был связующим звеном между санной партией и базой. Для успешного выполнения задачи нужна была долгая подготовительная работа, и зимовщики

устраивали полярной ночью вспомогательные склады и базы, чтобы обеспечить себе проведение летних поездок. За два года пройдено 3000 километров; нередко исследователи брели целыми днями по талому снегу, по холодной воде, покрывающей летние льды, не встречая ни одного клочка твердой сухой земли или крепкой льдины, где можно было бы дать передохнуть выбивающимся из сил замерзшим собакам. Поверхность подтаявшего льда, замерзая снова, превращалась в гигантскую терку, о которую собаки разбивали себе лапы в кровь, часто протирая их до сухожилий, до кости. Походы Ушакова и Урванцева занимают место в истории полярного исследования наряду с походами знаменитейших полярных путешественников.

Жаль, что книга об исследовании Северной Земли еще не написана. Но мы ее ждем! Нам известны описания путешествий Нансена, Амундсена, Скотта, Шекльтона, Маусона, Вегенера, но мы ничего, ровно ничего не знаем о самоотверженной борьбе и страданиях, изумительном героизме и ослепительной отваге советских полярников. Мы с волнением читаем о плавании „Фрама“, об упорстве норвежцев, в пургу и мороз продвигавшихся к горным высотам, на которых лежит южный полюс земли, о мужестве англичан, погибавших от холода в ледяных пространствах Антарктики, об одиночестве немецких героев науки, проводивших зиму на ледниковом щите Гренландии, но мы не слыхали о том, как живут наши зимовщики на острове Врангеля пятый год без смены, как день за днем шли по пояс в ледяной воде Ушаков и Урванцев, как боролись с полярными льдами суда колымской экспедиции, затертые у берегов Чукотки.

Пора и нам обратиться к подробному описанию советских

полярных экспедиций, не довольствуясь тем, что сказано в газетах и журналах или что печатается в сухих по содержанию и угрюмых по внешнему виду специальных книгах, носящих название „Трудов“ или „Материалов по изучению Арктики“, где перечисляются „научные результаты“ таких-то экспедиций.

Вечером 13 августа, когда „Сибиряков“ находился всего в $^3/_4$ мили от островов Каменева и встал на якорь, из пелены тумана послышались всплески воды и стук весел об уключины. Подходила какая-то шлюпка. Но эта шлюпка могла быть только правительственным гребным судном начальника Северной Земли! И действительно, экспедиционная база в полном составе, все население огромного архипелага в количестве четырех человек, с сияющими от радости встречи лицами подплывало к борту „Сибирякова“. Объятия, поцелуи, крепкие рукопожатия, отрывочные восклицания, слезы волнения на загоревшихся глазах лучше всяких длинных речей свидетельствовали об искренних чувствах, с которыми участники экспедиции „Сибирякова“ встретили своих отважных товарищей, проведших два года в ледяном безмолвии Северной Земли, и оценили их выдающуюся работу. Вспыхнул перекрестный огонь восклицаний, начались взаимные расспросы, последовал обмен новостями, мнениями о проходимости вод, омывающих Северную Землю.

На следующий день, простившись с зимовщиками, которые ждали прибытия смены на „Русанове“, „Сибиряков“ пошел дальше, на этот раз почти прямо на север, решив обойти Северную Землю с запада,—состояние льдов было попрежнему благоприятным, и ничто не предвещало ухудшения. Зимовщики острова Сергея Каменева не видали тяжелых льдов у восточных берегов архипелага.

ТЯЖЕЛЫЕ ЛЬДЫ

Вечером 15 августа экспедиция увидела, наконец, кромку льдов — южную их границу, и „Сибиряков“ впервые подошел к тяжелым полярным льдам. Достигнув самой северной точки за время своего плавания (81°28′ N), судно повернуло на ЮЮВ и пошло вдоль ледовой кромки. Полоса чистой воды вскоре исчезла. Кончилось спокойное, привольное плавание, началось настоящее полярное. Лед был небольшой толщины — всего полметра, три четверти метра, но был очень „сплоченным“, и потому „Сибиряков“ продвигался вперед с трудом, иной раз застревая во льдах. На помощь своему кораблю приходила тогда команда: моряки быстро спускались на лед по веревочным трапам и принимались долбить лед тяжелыми пешнями, „опешивать“ его. Плотные сине-зеленые льдины, припудренные сверху толстым слоем снега, давали сквозные трещины, раскалывались на отдельные куски. Матросы упирались в них баграми, сдвигали с места тяжелые неповоротливые глыбы, проталкивали их к корме „Сибирякова“, подпихивали под днище судна

или же одну льдину под другую. Так отвоевывался у пространства каждый метр. Потом по сигналу команда опять поднималась на борт судна, „Сибиряков“ медленно отходил назад, бурля воду винтом и, закручивая в водовороте мелкие обломки льдин, делал передышку, набирался сил. На капитанском мостике резкой дробью трещал звонок машинного телеграфа — его ручка переводилась со „стоп“ на „full ahead“, вздрагивал корпус судна, и оно стремительно срывалось вперед, наползая на льды, круша и подминая их под себя. Если опешивание не помогало, приходилось обращаться к аммоналу и взрывать лед. Из трюма осторожно подымали наверх небольшой тяжелый деревянный ящик, передавали его на лед „взрывной бригаде“, и та отвозила опасный груз на ручных санках в намеченное место впереди судна. Там во льду пробивали лунку, в нее ставили ящик, к нему прилаживали бикфордов шнур. Глубокая затяжка папиросой по старой взрывной традиции, о которой впервые поведал нам В. Шкловский, огненная точка впивается в мякоть шнура, во все стороны бросается бежать „взрывная бригада“, пригибаясь ко льду набегу, и вот к небу вздымаются рыхлый столб ледяных осколков и стремительный конус желтоватого дыма — глухой удар без резонанса: звуку не от чего отражаться — и в ледяной поверхности появляется отверстие. „Взрывная бригада“ возвращается на судно. Звонок машинного телеграфа,— и „Сибиряков“ снова двигается вперед. Правда, пройденное расстояние нередко измерялось не милями, а всего лишь несколькими корпусами судна. Но все же к вечеру 18 августа „Сибиряков“ снова вышел на чистую воду и пошел дальше вдоль восточных берегов Северной Земли.

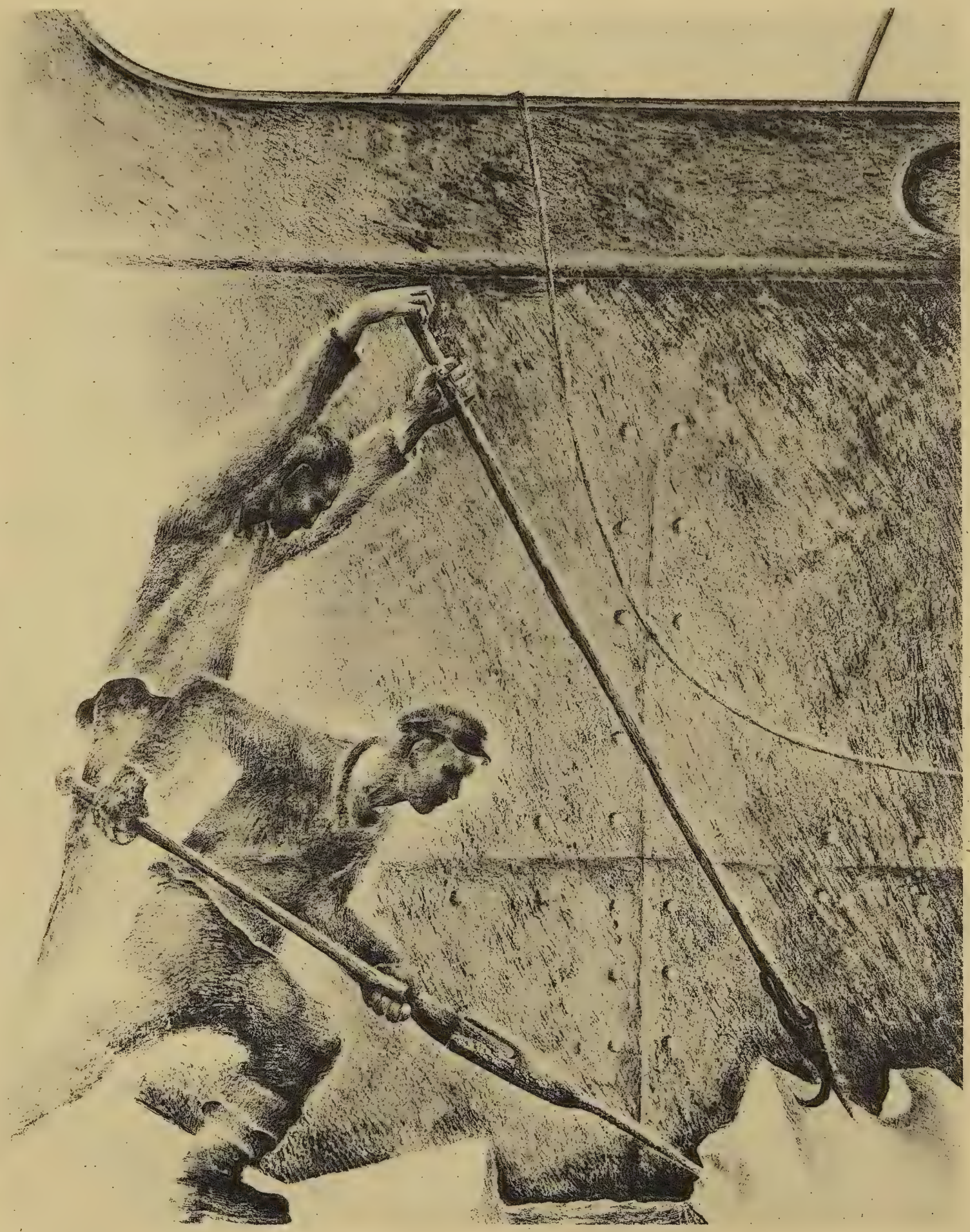
Однако такое беспрепятственное плавание длилось не-

долго. Вскоре судно снова оказалось в сплошных многолетних льдах. Опять начались остановки, опять „взрывные бригады“ спускались на лед и закладывали фугасы, помогая „Сибирякову“ разбивать ледяные поля. День за днем проходил в упорной, тяжелой работе, и снова судно вышло на чистую воду, надеясь на этот раз пройти дальше на восток, чтобы обогнуть с севера Новосибирские острова. Но полярные льды не желали сдаваться и вырастали перед носом „Сибирякова“ сплошной, непроницаемой стеной, не пуская его на восток. Пришлось отказаться от попытки пройти севернее Новосибирских островов и повернуть к устью Лены.

„Сибиряков“ шел теперь по тому пути, по которому до него прошло всего лишь шесть морских судов. Это были: „Вега“ Норденшёльда, сопровождавшаяся маленькой „Леной“, знаменитый „Фрам“ Нансена, побывавший в обоих полушариях и пересекший оба полярных круга, яхта „Заря“ русской экспедиции Толля, суда гидрографической экспедиции Вилькицкого „Таймыр“ и „Вайгач“, открывшие Северную Землю, и судно Руала Амундсена „Мод“. Годы 1878—1893—1901—1914—1919—1932. Шесть судов за пятьдесят четыре года! И только четыре прошли по всему протяжению северного морского пути, продвигаясь ощупью, наугад, не зная, что́ их встретит впереди. Но большевистское судно шло с твердым намерением открыть этот путь для других судов, превратить его в постоянную дорогу, по которой должны ежегодно ходить с запада на восток и с востока на запад десятки пароходов, вооруженных всеми достижениями современного кораблевождения.

ЛОРИЙ ОКАЗЫВАЮТ ЛЕЧ ВОЛЬРУГ КОРАБЛЯ ТИЖЕЛЫЙ ПЕШЕЛЬНЫЙ

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



УПИРАЯСЬ В ЛЬДИНЫ БАГРАМИ, УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ СДВИГАЮТ С МЕСТА НЕПОВОРОТЛИВЫЕ ГЛЫБЫ

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

«ВЗРЫВНАЯ БРИГАДА» ОТВОЗИЛА НА РУЧНЫХ САНКАХ СВОЙ ОПАСНЫЙ ГРУЗ В НАМЕЧЕННЫЕ МЕСТА

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

Глухой бдар — и к нему вдалбливается рыхлый стол. Деталь основов.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. И. Добролюбова

УЧЕНЫЕ ЗА РАБОТОЙ

Трудная и тяжелая задача выпала на долю „Сибирякова". Он буквально собственными своими боками прокладывал себе путь среди сплошных многолетних льдов. Борясь с ними, судно уже 23 августа обломало себе одну лопасть винта. Но на другой день ледяные поля кончились, и „Сибиряков" опять вышел на чистую воду, не встретив больше льдов до самого устья Лены. На этом переходе развернулись крупные научные работы. Определялись глубины, брались пробы воды, измерялась температура разных слоев моря, изучались течения. Участники экспедиции спешили использовать каждый удобный случай для научных исследований. Одни спускали на тонком проволочном тросе трубки Экмана для получения донных проб: высокие столбики морского ила вынимались потом из раскрывающихся створок трубки и внимательно изучались. Другие определяли температуры глубинных слоев, опуская в море термометры, изучали состав морской воды, спуская в глубину батометры, опрокидывающиеся на известной глубине и

автоматически захватывающие там нужные пробы воды. Третьи бросали в море нумерованные буйки, точно отмечая, под какой широтой и долготой эти буйки сброшены. Пройдет потом год-два, а может быть и несколько лет, и буйки эти будут выловлены где-нибудь у норвежских берегов или берегов Шпицбергена каким-нибудь угрюмым, неразговорчивым рыбаком, и тот несгибающимися пальцами, заскорузлыми от тяжелой работы, выведет несколько корявых строк на карточке, вложенной в буек. И ленинградский почтальон принесет потом на Фонтанку в Арктический институт измятую грязную карточку, которую жадно схватит советский гидролог и определит по карте, какой путь проплыл буек, сброшенный где-то в море Лаптевых у устья Лены и выкинутый потом морской волной на скалистый берег норвежских шхер у какого-нибудь Шервёй.

Сильные морские течения проходят выше сибирского побережья с востока на запад. Стволы сибирских лиственниц, сосен и пихт находят у берегов Новой Земли, у Земли Франца-Иосифа, у островов шпицбергенского архипелага. Это, так называемый, плавник, который часто спасает полярника, снабжает его обильным топливом. Таким плавником отапливаются новоземельские промышленники, такой плавник служил опорой кровли Нансену, когда тот зимовал сам-друг в землянке на одном из островков Земли Франца-Иосифа, таким плавником согревался в последние дни своей жизни Андре, медленно погибавший с двумя спутниками на острове Белом после того, как воздушный шар безумно отважного шведа опустился на полярные льды к северо-востоку от берегов Шпицбергена. Некоторые предметы домашнего обихода народов, обитающих на крайнем севере Азии, были найдены

даже у берегов Гренландии. Туда же течение принесло вещи моряков с погибшей „Жанетты“ американского полярного исследователя Де Лонга, трагически окончившего свою жизнь вместе со всеми спутниками в устье Лены.

Это все свидетельствует о существовании мощного течения, идущего с востока на запад через весь полярный бассейн. Это течение особенно опасно для судов, попавших в него и потерявших способность управления. А к этому был так близок „Сибиряков“, когда он потерял во льдах винт, о чем будет сказано ниже...

Биологи экспедиции вели постоянные наблюдения над животным миром полярных областей. До прихода в устье Лены „Сибиряков“ сделал только одну остановку — у острова Диксона, да еще за время ожидания угольщика совершил короткий переход к острову Свердрупа, названному так в честь знаменитого капитана всемирно-известного „Фрама“. Поэтому ученым приходилось заниматься главным образом изучением представителей морской фауны и флоры. Правда, на острове Свердрупа были убиты два белых медведя, но они были тощие, изголодавшиеся, с облезшей шерстью, и в желудках у них было пусто. Охотились участники экспедиции на медведей и во льдах, однако не медвежьи шкуры, кости, черепа и внутренности интересуют полярного биолога. Особенно внимательно изучается планктон, то-есть мельчайшие живые организмы, содержащиеся в поверхностных слоях моря, и бентос, то-есть придонная флора. Планктоном питается большинство полярных рыб (а в Беринговом море и кит), и потому по наличию в той или иной области тех или иных планктонных „простейших“, как их называют ученые, можно судить о нахождении

там тех или иных видов морских рыб. Это, конечно, в первую очередь имеет важнейшее промысловое значение. Мысленно представляешь себе вереницу консервных заводов, выросших по всему протяжению северного морского пути, крупные рыбачьи поселки и становища, научно-исследовательские станции Рыбного института, сотни моторно-парусных ботов и тральщиков, шныряющих по всем бухтам и заливам и промышляющих рыбу или же занимающихся боем морского зверя у кромки сплошных льдов.

Придонная флора — бентос — рассказывает о составе морской воды, о степени насыщенности ее кислородом, о свойствах мельчайших животных организмов, водорослей и растений, обитающих в глубоких слоях воды. Причудливые „иглокожие“ — морские ежи, морские лилии, змеехвостки, голотурии — на самом дне протягивают во все стороны свои подвижные или неподвижные лучи, разветвляющиеся иной раз в целые живые узоры. Морские звезды лежат распластавшись пятиконечной геометрической фигурой на желтом песке или темнокоричневом иле, который толстым слоем покрывает подводные скалы. В море опускаются планктонные сетки, по дну ползают драги, жесткими пальцами забирая в свое нутро раковины, голотурии, морские звезды, обрывки морских растений...

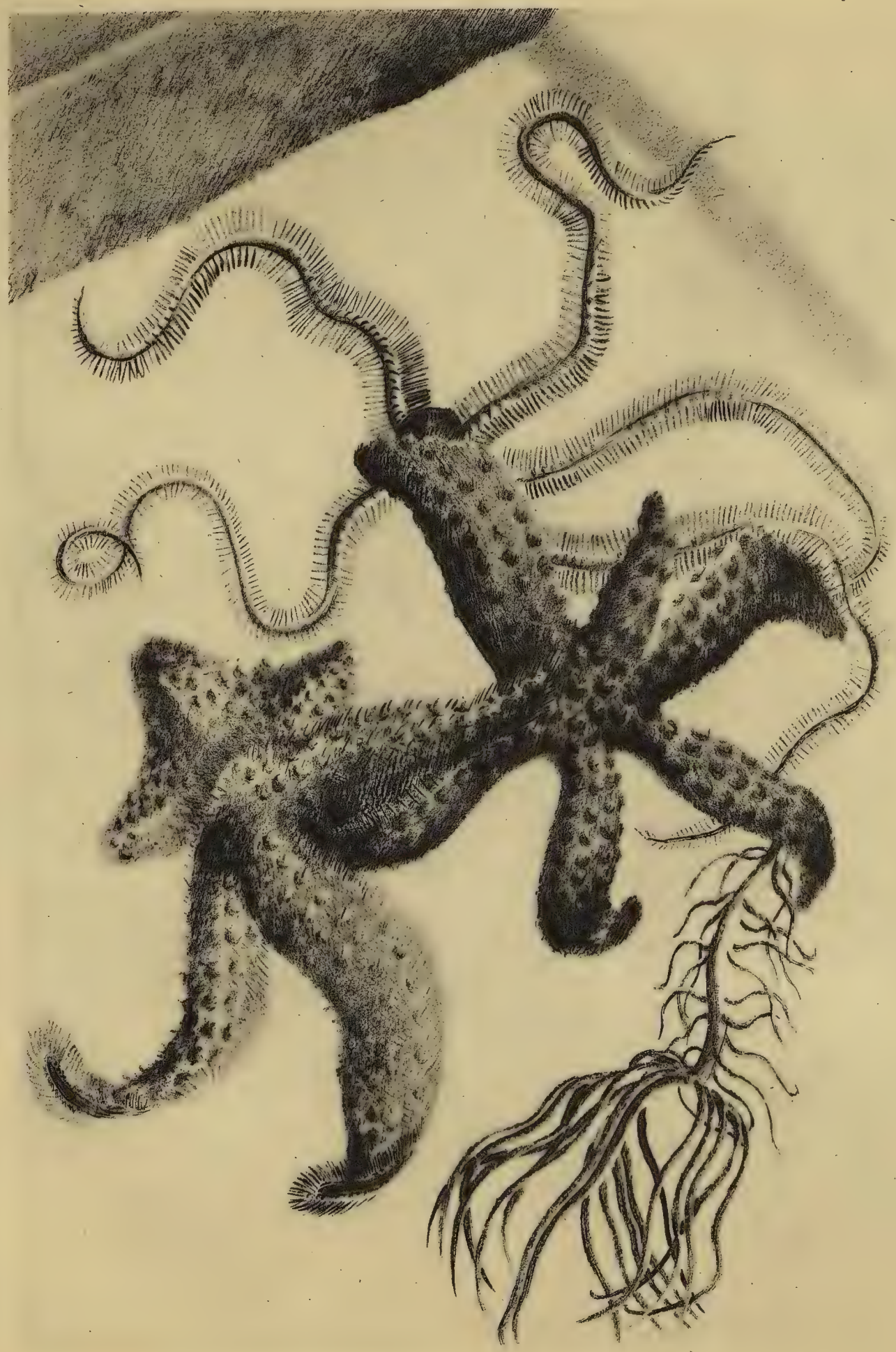
Не ускользают от внимания и полярные птицы. Они сотнями летают вокруг „Сибирякова“, а во время вынужденных остановок судна во льдах поднимают драку из-за отбросов, выкидываемых за борт. На Новой Земле в десятках мест встречаются „птичьи базары“, наполняющие своим криком и гамом всю окрестность. Сотни тысяч птиц гнездятся на прибрежных утесах и темной сплошной тучей окутывают вершины голых скал.

ГИДРОЛОГ ЭКСПЕДИЦИИ А. Ф. ЛАКТИОНОВ БРОСАЕТ В МОРЕ БУЕК, ИЗУЧАЯ НАПРАВЛЕНИЕ И СКОРОСТЬ ТЕЧЕНИЙ.

Кабинет Севера
Обл библиотеки
им. А. Н. [illegible]

Одна из представительниц полярной фауны — чайка-плутишка.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



МОРСКИЕ ЗВЕЗДЫ ЛЕЖАТ, РАСПЛАСТАВШИСЬ ПЯТИКОНЕЧНОЙ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ФИГУРОЙ.

Кабинет Севера
Обл. библиотеки
им. А. И. Дейнекова

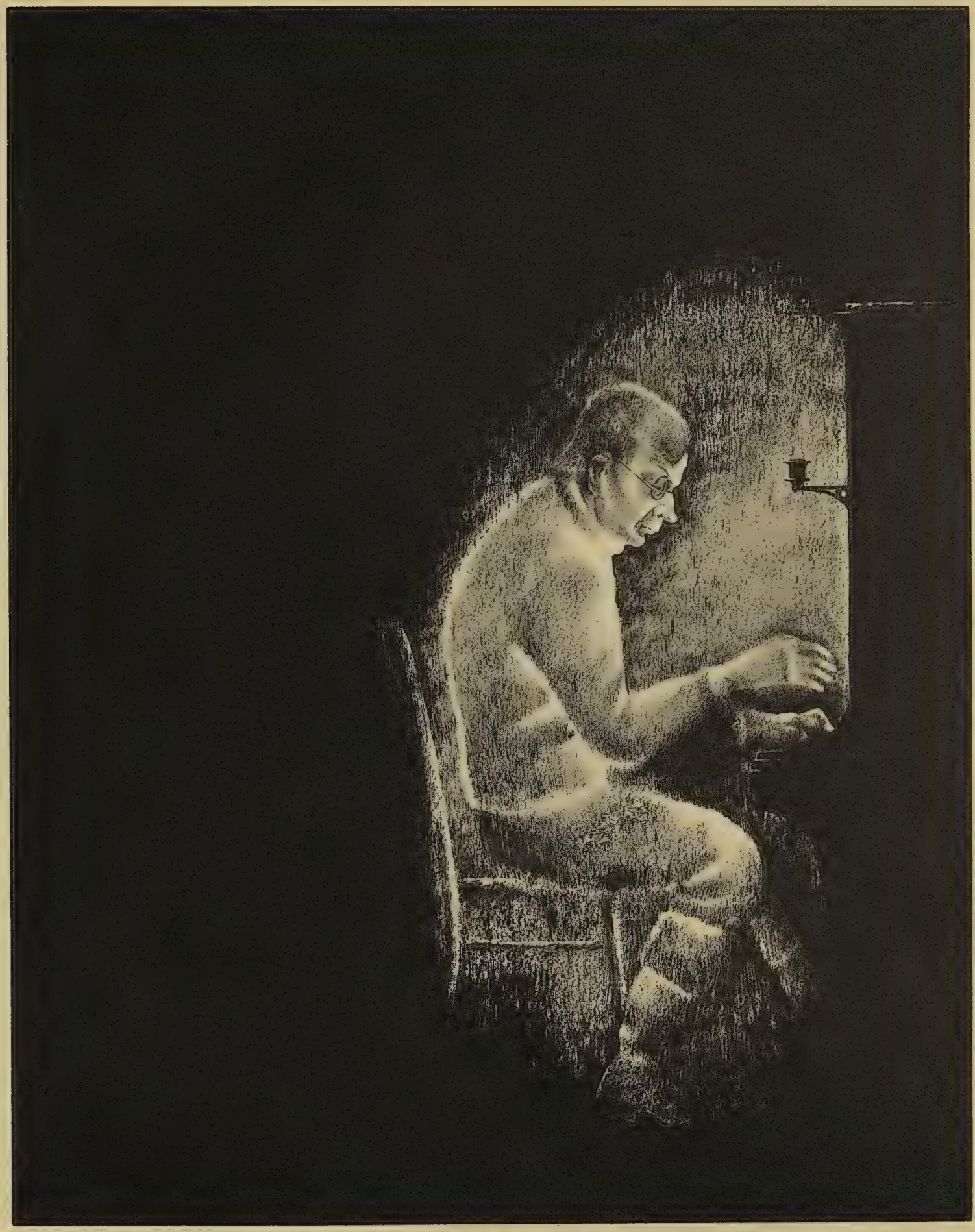
В УСТЬЕ ЛЕНЫ

В ночь с 26 на 27 августа „Сибиряков“ вошел в бухту Тикси у устья Лены. Навстречу ему вышла с приветствием маленькая „Лена“, пятьдесят четыре года трудолюбиво работавшая на одноименной реке. Заслуженный пароход вполне заслужил свой отдых, и этот отдых достался ему в том же году. Судьбе угодно было, чтобы „Лена“ дождалась свидания с „Сибиряковым“ и отошла на покой после встречи со своим достойным собратом, который должен был углубить и развить работу, когда-то робко начатую „Леной“. Осенью 1932 года „Лена“ погибла... Ее задача была выполнена.

В той же бухте Тикси лежит на отмели другое историческое судно — яхта „Заря“. Над проржавевшим железным корпусом уныло торчит длинная пароходная труба — жалкие остатки былого. Ничто не напоминает того судна, которое тридцать лет тому назад отплыло из тогдашнего Санкт-Петербурга, оставив за собой золотую макушку Исаакия на дымном небе столицы.

„Сибиряков“ погрузил в бухте Тикси 250 тонн местного, сангарского угля, по качеству не оставлявшего желать ничего лучшего, и вышел в море 30 августа, взяв на буксир два речных парохода, собранных зимой 1931/1932 года в городе Киренске. Сангарский уголь — уголь северного морского пути. Это местное топливо, которое должно будет сыграть большую роль в промышленном развитии северных окраин Якутской республики.

Вечером все участники плавания собираются группами в общих помещениях. Каждый пользуется своим досугом как умеет и как хочет. Руководитель научной части экспедиции проф. В. Ю. Визе — не только большой ученый с европейской известностью, но и прекрасный музыкант. Часто он присаживается к пианино и задумчиво перебирает клавиши. Затихает гул разговоров, звяканье чайных ложечек, звон переставляемой на столах посуды. Из-под пальцев профессора пестрой тканью развертывается музыкальный узор, море звуков спорит с шумом настоящего моря за бортом „Сибирякова“. В углу у пианино полумрак, поблескивают очки на склонившемся низко лице, бегают по клавиатуре проворные руки. Завтра профессор встанет на научную вахту, будет „брать“ глубоководные станции, измерять скорость течений, определять их направление, изучать, какие подводные „струи“ попали в Ледовитое море из других морей, но сегодня он во власти иных настроений и занят больше Скрябиным и Дебюсси, чем тайнами метеорологии и океанографии... Впрочем, как знать, может быть, сейчас, за музыкой, в голове ученого рождаются мысли, которые будут потом изложены на бумаге в труде: „Научные результаты плавания на „Сибирякове“ в 1932 году“.



ВЛАДИМИР ЮЛЬЕВИЧ ВИЛЬ — БОЛЬШОЙ УЧЕНЫЙ С ЕВРОПЕЙСКОЙ ИЗВЕСТНОСТЬЮ И В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ПРЕКРАСНЫЙ МУЗЫКАНТ.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

От бухты Тикси судно шло по чистой воде до Большого Ляховского острова, одного из Новосибирских островов. Здесь была сделана кратковременная остановка, а затем „Сибиряков“ направился дальше на восток, к устью реки Колымы, попрежнему ведя на буксире своих младших слабосильных спутников — речные пароходы. Через два дня — поздно вечером 3 сентября — „Сибиряков“ встретился у мыса Медвежьего с северовосточной экспедицией Наркомвода и сдал ей эти пароходы. От мыса Медвежьего начались опять льды — сначала небольшие отдельные льдины, потом сплошные поля полярного пака. 6 сентября, впервые после выхода экспедиции из Архангельска, пришлось остановиться на ночь из-за темноты.

ДНИ БОРЬБЫ

С утра 8 сентября „Сибиряков“ вступил в борьбу с тяжелыми многолетними льдами. Таких льдов ему еще не встречалось за все его плавание от Новой Земли. Чукчи с мыса Северного сообщили экспедиции, что такие льды держатся здесь уже третье лето, и количество их с каждым годом все возрастает. Опять пошел в ход аммонал, опять медленное продвижение шаг за шагом, опять длительные остановки. „Сибиряков“ пользовался каждой прибрежной полыньей, каждой прибрежной полосой более разреженного льда. Итти приходилось крайне осторожно: фарватер здесь мелкий, и нередко под килем судна оставалось всего несколько футов воды, а в одном месте „Сибиряков“ даже коснулся грунта. Опознавательных знаков, поставленных на чукотском берегу судами Гидрографического управления, не было видно: по сведениям, полученным экспедицией, все знаки были уничтожены чукчами, уверенными в том, что моржи пугаются этих знаков и меняют места своих лежбищ.

10 сентября произошло несчастье: избегая малообследованного и сомнительного фарватера, „Сибиряков“ уклонился к северу и здесь в тяжелых льдах сломал себе винт. В судовом журнале авария записана так: „Одна лопасть винта совершенно отсутствует, а три остальных обломаны больше чем наполовину каждая“. Потеря винта судном, находящимся в сплошных полярных льдах, при уже наступившей осени, могла повести к самым тяжелым последствиям. „Сибирякову“ угрожала не только полярная зимовка — к этому должна быть готова всякая полярная экспедиция. У той же Колючинской губы, где случилась авария, уже зимовал пятьдесят три года назад Норденшёльд на „Веге“; немного восточнее провел во льдах вторую зиму Амундсен на „Мод“. Страшнее была опасность северо-западного дрейфа. В этой области начинаются различные течения, и если одно из них, менее мощное, идет вдоль чукотского побережья на восток к Берингову проливу, то другое, могучее, стремится к западу через весь полярный бассейн.

К северо-западу от места аварии „Сибирякова“ попала в это течение „Жанетта“ Де Лонга, которую раздавило льдами летом 1881 года, после чего участникам экспедиции пришлось спасаться на санях и лодках. Три лодки пустились в опасное и мучительное плавание после того, как команда „Жанетты“ шесть недель пробиралась по льдам, с ужасом убеждаясь в том, что эти льды все время дрейфуют в самых различных направлениях и нимало не приближают участников экспедиции к желанному югу. Три лодки покинули, наконец, страшные льды и направились к устью Лены, но одна пропала без вести со всей командой, вторая пристала к пустынному берегу, где

почти все погибли с голоду и холоду, и только третьей партии удалось спастись.

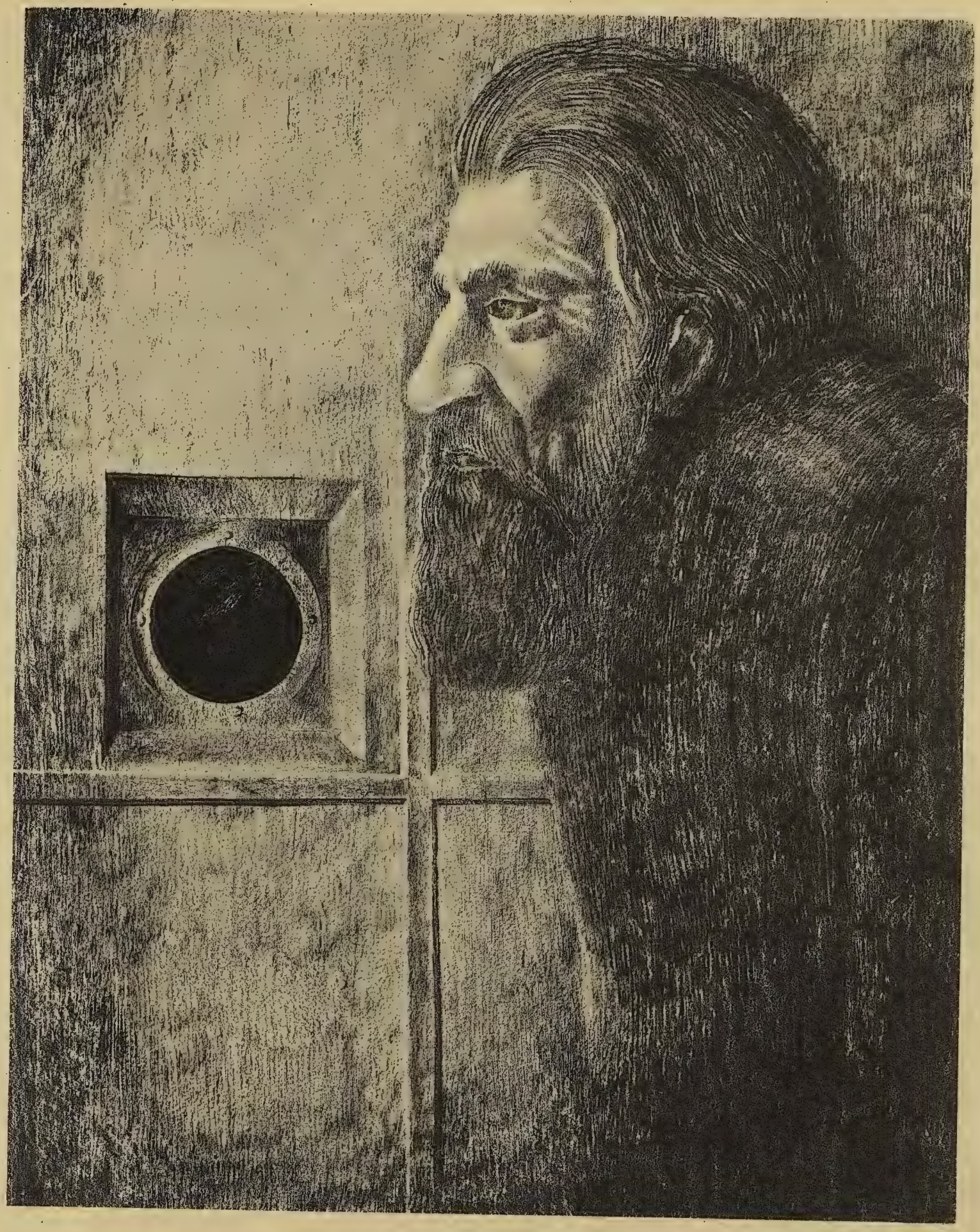
Спустя двенадцать лет Нансен добровольно вошел в это течение на „Фраме“, решив пронестись со льдами через весь полярный бассейн и подойти как можно ближе к Северному полюсу. Нансен долго изучал как дрейф „Жанетты“, так и ее остатков — вернее некоторых вещей участников экспедиции, вынесенных течением к берегам Гренландии. Он решил, что направление этого течения не случайно, что течение это более или менее правильно и постоянно следует на северо-запад,— и доверил ему жизнь своих спутников и свою. Остальное известно: через три года „Фрам“ был вынесен течением к северу от берегов Шпицбергена, а сам Нансен, покинувший судно еще в 1895 году, чтобы сделать попытку достигнуть полюса на собаках, перезимовал со своим единственным спутником на Земле Франца-Иосифа и был доставлен в 1896 году в Норвегию на судне экспедиции Джексона.

ЧЕРНОЙ КРУЧЕЙ СПУСКАЕТСЯ В МОРЕ ОБРЫВИСТЫЙ МЫС СЕВЕРНЫЙ — У ГРАНИ ДВУХ МАТЕРИКОВ.

Кабинет Севера
Обл Библистеки
им. А. Н. Добролюбова

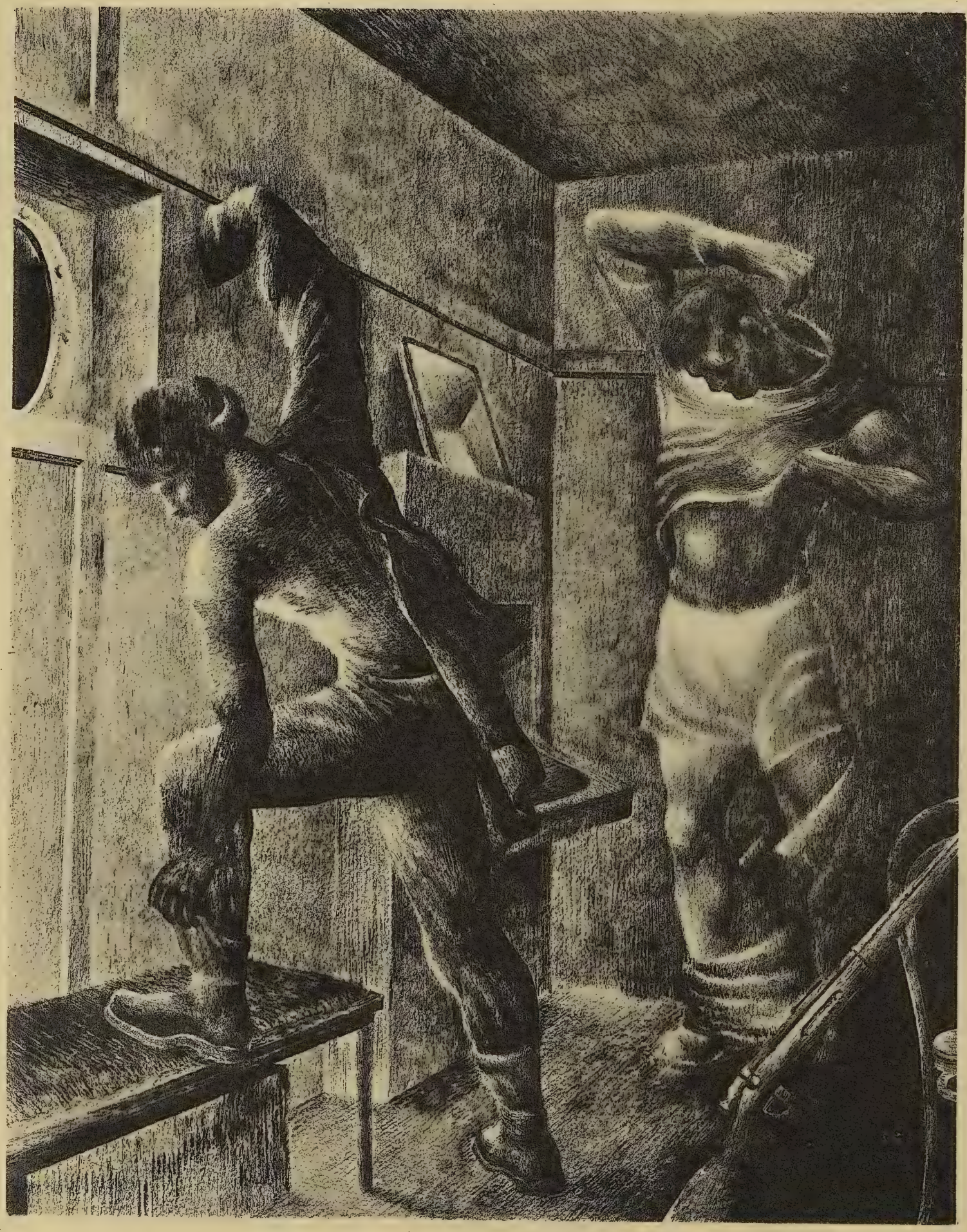
ПРИ СВЕТЕ ФОНАРЯ БЫЛ ПРОИЗВЕДЕН ОСМОТР ВИНТА.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



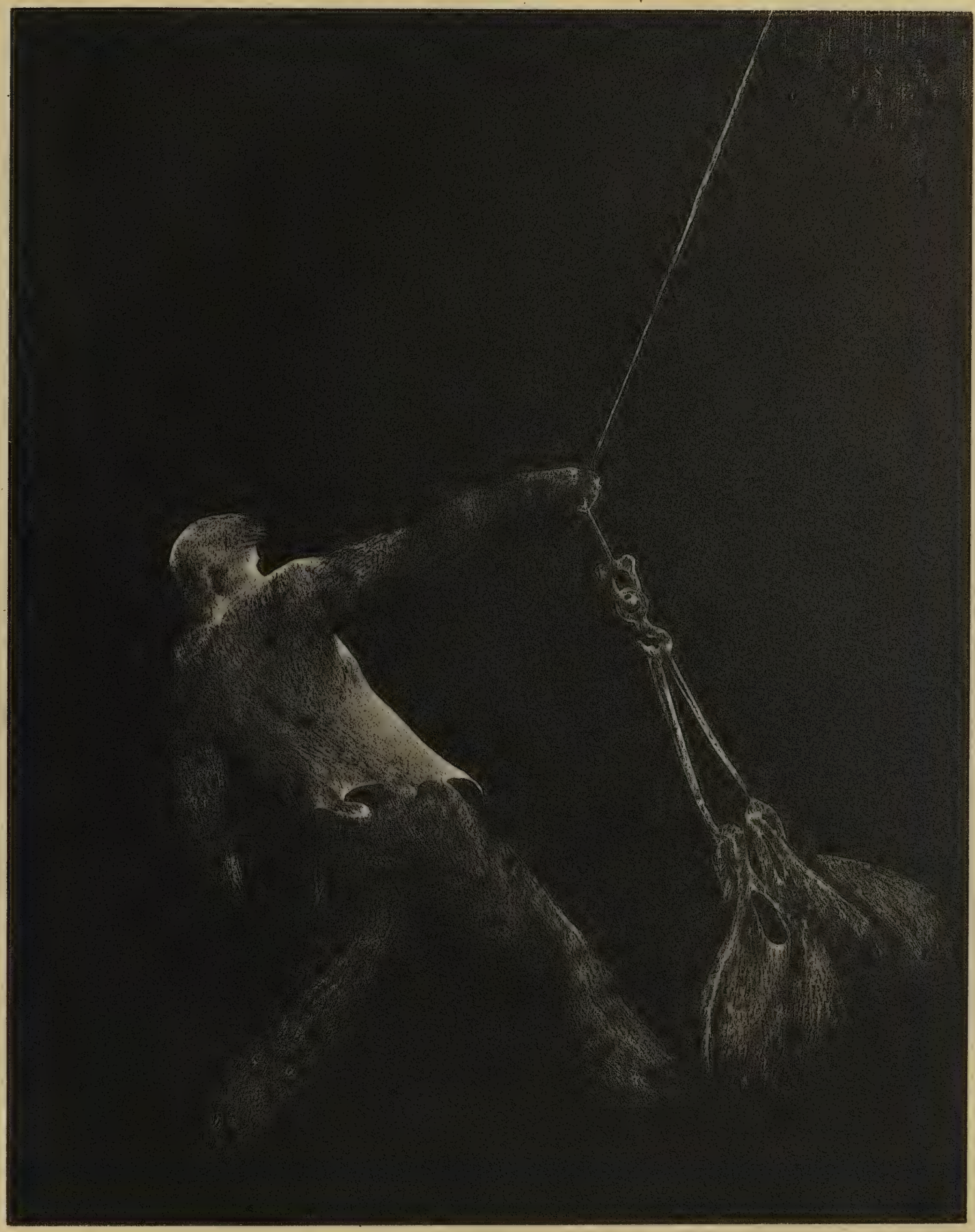
НАЧАЛЬНИК ЭКСПЕДИЦИИ ОТТО ЮЛЬЕВИЧ ШМИДТ, ВЫСЛУШАВ РАПОРТ КАПИТАНА О ПОТЕРЕ «СИБИРЯКОВЫМ» ВИНТА, ПРИКАЗАЛ НОВОЙ СМЕНЕ ПРИСТУПИТЬ ЧЕРЕЗ ПЯТЬ МИНУТ К РАБОТЕ.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



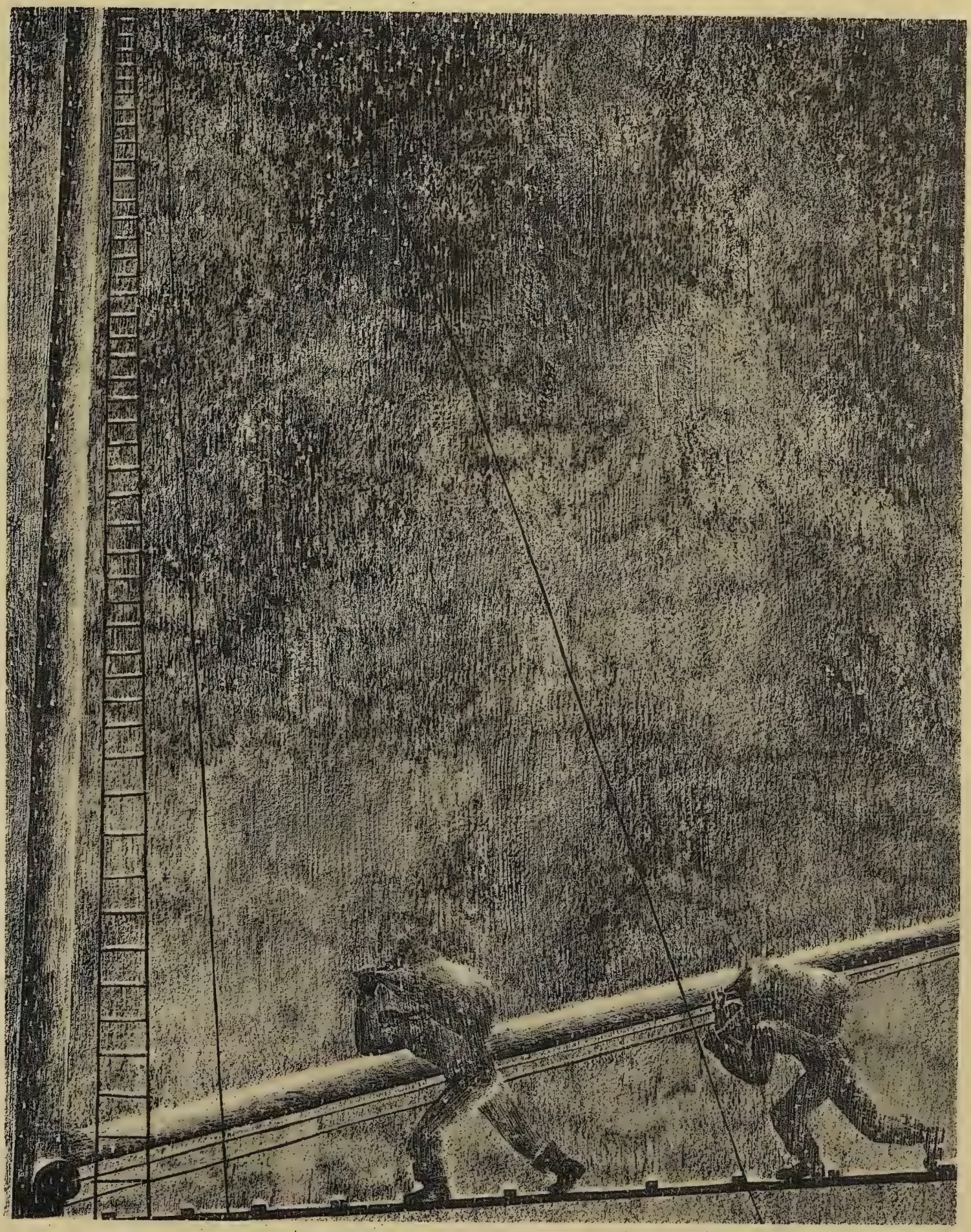
НАУЧНЫЕ СОТРУДНИКИ БЫСТРО ПЕРЕОДЕВАЛИСЬ, ПРЕВРАЩАЯСЬ В ГРУЗЧИКОВ.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. [illegible]ибова



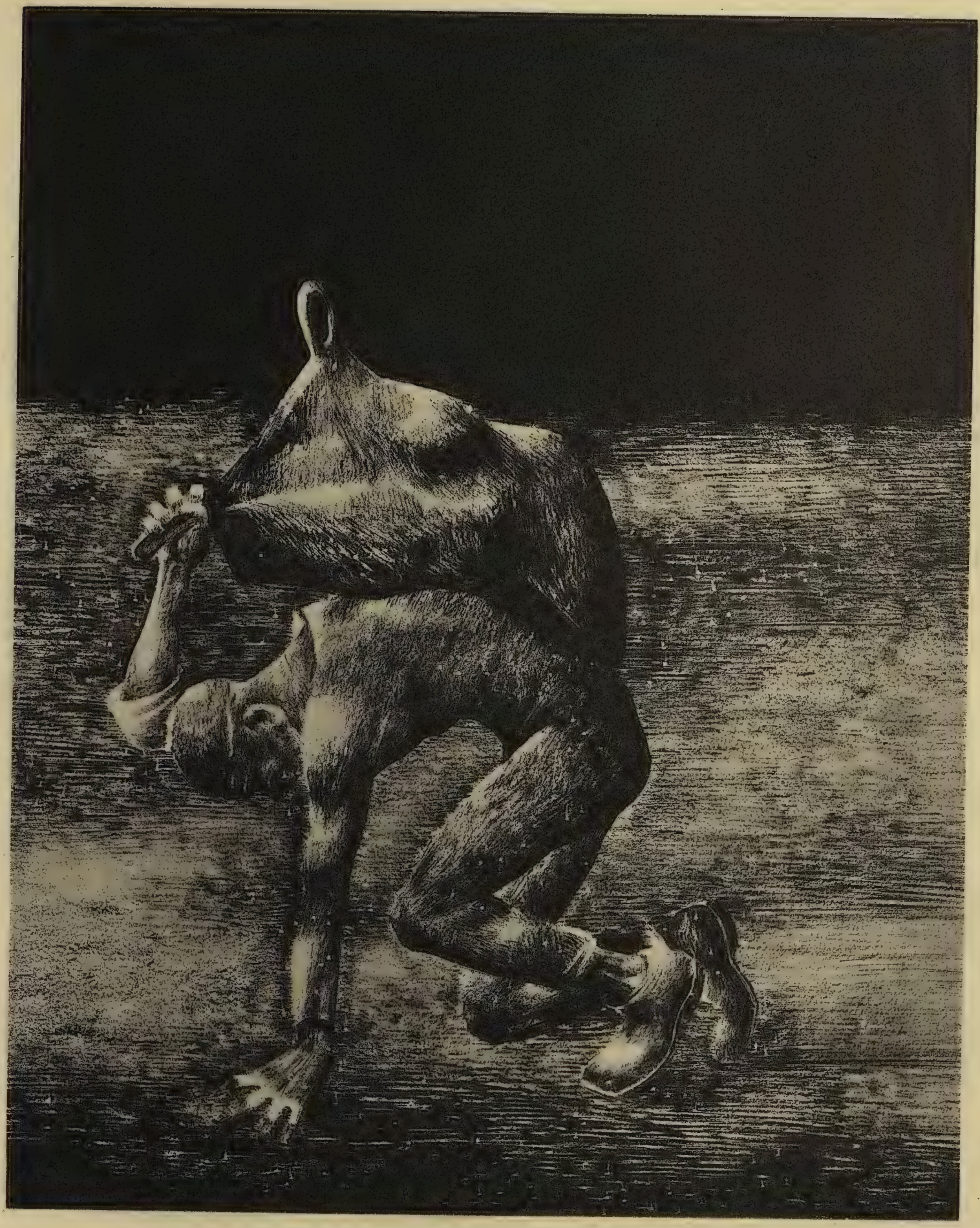
СТРОП ПОДХВАТЫВАЕТ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО МЕШКОВ.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



ВЕРЕНИЦА ГРУЗЧИКОВ БЕЖИТ ОДИН ЗА ДРУГИМ К СВОЕМУ ТЮКУ.

Кабинет Севера
Областной библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

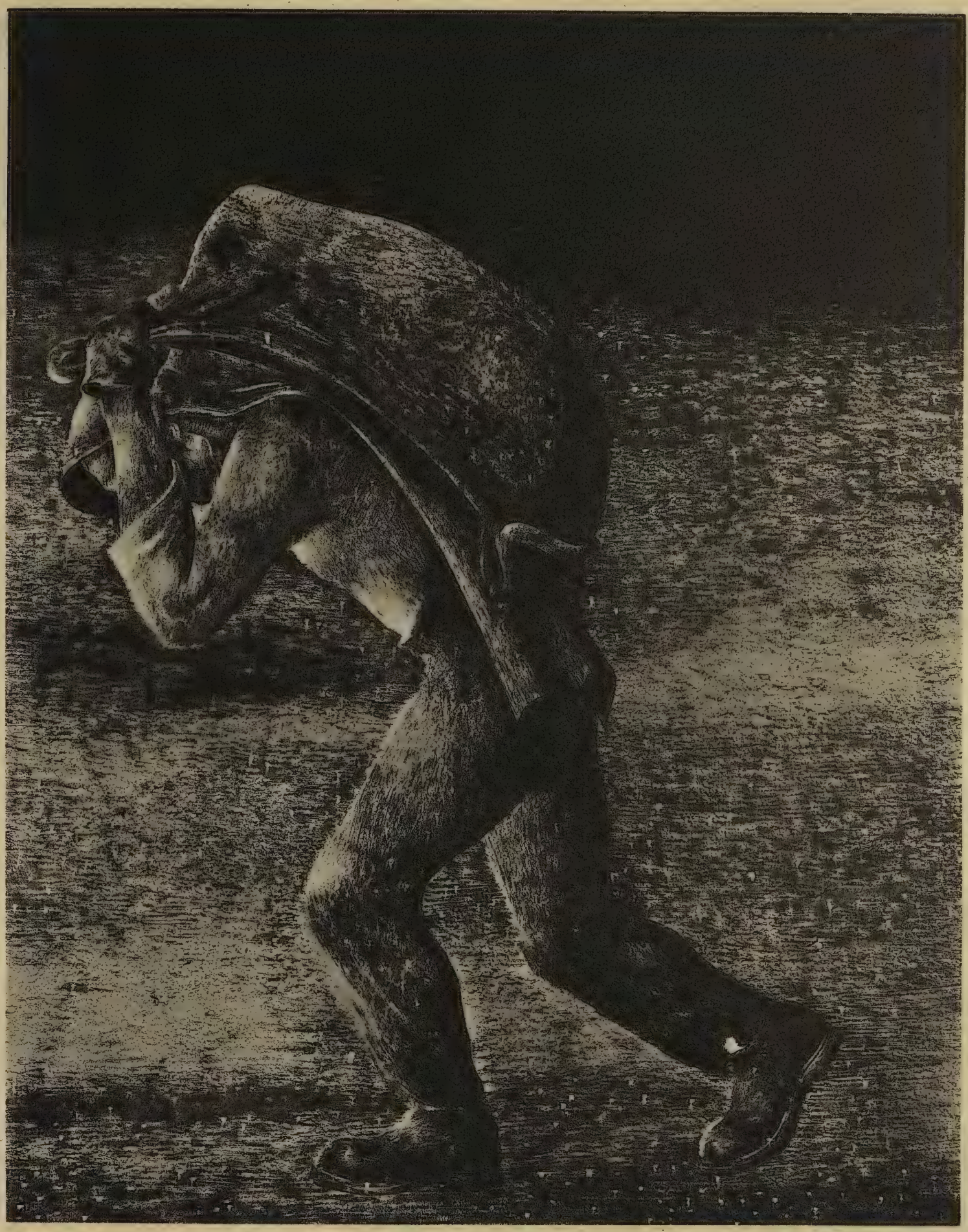


К КОНЦУ СМЕНЫ РАДИСТ КРЕНКЕЛЬ УПАЛ ПОД ТЯЖЕСТЬЮ МЕШКА, НО НАОТРЕЗ ОТКАЗАЛСЯ ОТ ПЕРЕХОДА НА БОЛЕЕ ЛЕГКУЮ РАБОТУ.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

БРИГАДА ОТДЫХАЛА ТОЛЬКО ЗА «ПЕРЕКУРКОЙ»

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



И СНОВА МЕШКИ С УГЛЕМ БЫСТРО ЛОЖАТСЯ НА ШИРОКИЕ СПИНЫ ПОДБЕГАЮЩИХ К ТРЮМАМ ОЧЕРЕДНЫХ ГРУЗЧИКОВ.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

В СОЛНЕЧНУЮ ТЕПЛУЮ ПОГОДУ УСТРАИВАЛИСЬ НЕБОЛЬШИЕ ЭКСКУРСИИ — «КАТАНИЕ» НА ЛЬДИНАХ ПО МОРЮ.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

БРИГАДА ПОЛЯРНЫХ ГРУЗЧИКОВ

Начальник экспедиции „Сибирякова“ О. Ю. Шмидт и руководитель ее В. Ю. Визе представляли себе всю грозную опасность, если бы лишившийся управления „Сибиряков“ попал в северо-западное течение. К счастью, стояла тихая погода, а на „Сибирякове“ было семь десятков решительных людей, спаенных единой волей и единым стремлением к победе над стихиями. Хорошо беспрепятственно пройти северным морским путем, да еще за одну навигацию, но еще лучше овладеть этим путем с бою — показать миру, что могут дать большевистская настойчивость, упорство, организованность и энтузиазм участников великого процесса разрушения старого общественного строя и создания нового социалистического общества.

Надо было, не теряя ни минуты, сменить поврежденные лопасти винта, поставить вместо них новые и тем вернуть

судну жизнь и заставить его пробиваться через льды дальше. А для этого нужно было приподнять корму „Сибирякова“ вверх футов на десять, чтобы конец гребного вала показался из воды.

Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт, немедленно по выслушании рапорта капитана о потере „Сибиряковым“ винта, приказал объявить аврал. Время было позднее — около полуночи, но еще никто не спал. Взглянув на часы, О. Ю. Шмидт отдал приказ первой смене приступить через пять минут к работе. В этой работе должны были принять участие все без исключения — каждый по силе и способности. Задание было: перегрузить в самом срочном порядке из кормовой части „Сибирякова“ в носовую весь запас продовольствия и перебросить в носовую же часть судна весь запас угля в количестве около 400 тонн. Работа должна была вестись круглые сутки, без перерыва, — надо было пользоваться тихой погодой и спокойным состоянием моря.

Перегрузка судна на плаву — нелегкая вещь, особенно когда нужно создать довольно сильный искусственный „дифферент“, как говорят моряки. В этих условиях судно легко теряет свою остойчивость, и потому достаточно переместить сравнительно небольшой груз с одного борта на другой, чтобы вызвать крен или выровнять его. Во время работ на „Сибирякове“ по смене лопастей винта заметный крен был раз выровнен переносом с левого борта на правый всего ста окороков!

Понятно, что не только шторм, но даже свежий ветер мог при таких условиях повлечь за собой самые тяжелые последствия. К счастью, погода благоприятствовала, и успешному проведению тяжелой работы ничто не помешало. В аврале

участвовали все. Научные сотрудники превратились в грузчиков, превышая все нормы квалифицированных рабочих и стивидоров Ленинградского и Архангельского портов. Зоологи стояли у лебедок, гидрологи насыпали уголь в мешки, геологи таскали на себе такие тяжести, о которых никто и мыслить не мог, сидя у себя в Ленинграде! Угольная пыль покрывала лица, хрустела на зубах, превращала в негров белокурых северян, толстым слоем ложилась под ногами. День и ночь трещали лебедки, день и ночь скрипели на блоках металлические тросы, день и ночь шлепали стропы по темным стенкам угольных ям. А там, внизу, в непроницаемом черном облаке угольной пыли, сквозь которое желтыми пятнами просвечивали электрические лампочки, работали, задыхаясь от духоты, обвязав рты тряпками, „угольщики“, насыпавшие уголь в шестипудовые мешки. Строп обхватывает сразу несколько мешков, поворот рычага лебедки — вытягивается и бежит кверху металлический трос, стрела лебедки поворачивается, и на кромку трюма складываются мешки. Строп снимается, трос уходит опять в темную глубину, из которой поднимается столбом черного дыма пыль, а мешки один за другим послушно и быстро ложатся на широкие спины подбегающих к ним очередных грузчиков. Человек идет, согнувшись в три погибели, дрожат и подгибаются усталые ноги, трудно дышит грудь, в ушах звон и шум, скользкая палуба убегает куда-то в сторону. Еще один шаг, и грузчик тяжело падает, но ему помогают встать товарищи, снова наваливают на спину мешок, который так трудно удерживать за угол, и опять бежит вереница людей один за другим к носовому трюму. Длина „Сибирякова“ — всего семьдесят метров, а от трюма до трюма —

расстояние и того меньше, но эти несколько десятков метров кажутся бесконечными после двух-трех часов непривычной работы. А каждая бригада работала шесть часов под ряд! Из первого носового трюма надо было выгрузить продовольствие, рассчитанное на полтора года, экспедиционное снаряжение и сложить это все на баке, в освобожденный носовой трюм перегрузить уголь из третьего кормового трюма. Работу закончить в четыре дня, затем сменить в следующие четыре дня лопасти винта и в два последние дня перегрузить все обратно. Программа работы — весьма широкая для семидесяти участников экспедиции, если считать, что каждый мешок угля, каждый килограмм продовольствия и снаряжения приходилось перетаскивать по крайней мере дважды.

Смена лопастей винта в открытом море, да еще в условиях полярного плавания, среди льдов, в ежеминутном ожидании изменения погоды, с горою самых разнообразных вещей на баке судна, ничем не прикрытых, незащищенных от волны, непринайтовленных как следует, дело не шуточное. Передняя палуба в носовой части „Сибирякова“ была почти вровень с морской поверхностью. Засвежеет ветер, и волны начнут захлестывать, полетят вещи за борт, тяжело ляжет судно на бок, подставляя себя под удары волн, — ведь оно совершенно беспомощно в борьбе с бурей и не может управляться без винта.

Измученная бригада, отдыхавшая во время работы только за „перекуркой“, сменялась, заваливалась спать, едва успев что-нибудь поесть, и новая вереница грузчиков бежала с мешками от трюма к трюму, скидывая свою ношу на руки подручных, которые развязывали мешки и высыпали уголь в чер-

ную пасть трюма, дымившегося едкой пылью. Медленно поднималась корма „Сибирякова“ из воды. Медленно садилось судно носом. Дюйм за дюймом выползал вверх ахтерштевень, и черная окраска, с убегающей в глубину колонкой белых римских цифр, начала заменяться красной. Все выше и выше поднимается корма, все длиннее и длиннее столбец римских цифр. С кормы спущен веревочный трап, заведены тали, на льдины накладываются доски, строится легкий помост. Вот наполовину вылезло из воды полотнище руля, рваный край сломанной лопасти прорезал морскую поверхность. Еще выше — и безобразный излом уже виден весь. Но корма больше не поднимается. Весь наличный груз, перемещенный на нос, не может дать поднятия кормы на нужную высоту в десять футов.

Приходится начинать работу в ледяной воде. Надо спешить, надо пользоваться каждой минутой все еще тихой погоды. И механики „Сибирякова“ принимаются за смену лопастей винта в воде. Чего не сделает большевистская настойчивость, с чем не совладает большевистская энергия!

Прошли лихорадочные трудные дни первой половины аврала, и участников экспедиции, не занятых работой по смене лопастей, потянуло „на воздух“. В солнечную теплую погоду устраивались небольшие экскурсии, „катания“ на льдинах по морю. Хотелось распрямить усталую спину, еще болезненно нывшую от тяжести угольных мешков, проветрить легкие, закопченные угольной пылью.

ПАДВИГАЕТСЯ ЗИМА

15 сентября, впервые за время плавания, пошел снег. Недалекий берег побелел, отгоняя последние воспоминания об осени. На палубе „Сибирякова“ черная угольная пыль перемешивалась с густыми мягкими снежными хлопьями и жидкой чернильной кашицей покрывала доски под ногами, кромки трюмов, брезенты, кучи угольных мешков, спины людей.

На другой день лопасти винта были сменены, и „Сибиряков“ мог продолжать плавание. Авральные работы, рассчитанные на десять суток, закончены были в семь.

Пока шла перегрузка судна и производился ремонт, „Сибиряков“ очень медленно дрейфовал со льдами в различных направлениях около острова Колючина. За пять суток, с 11 по 15 сентября, судно переместилось всего на пять километров на СЗ.

Лопасти винта сменены, снова бурлит за кормой взбаламученная вода, снова „Сибиряков“ разбивает грудью льды. Обогнув остров Колючин, судно дошло благополучно до мыса Джинретлен, но здесь опять встретилось с полярным паком.

Лед был сильно сплочен и так тверд, что его нельзя было пробить пешней: от удара на ледяной поверхности оставался едва заметный след. В борьбе с этими тяжелыми льдами „Сибиряков“ получил новые раны — обломалась одна из только что смененных лопастей винта, а затем сломался в машине упорный подшипник. В носовой части судна открылась течь. Но такие повреждения не выводят из строя! „Сибиряков“ попрежнему стойко пробивался вперед — до Берингова пролива оставались всего сотни две километров. Еще несколько усилий — и победа обеспечена. Лишь несколько дней, несколько десятков часов до выхода в Тихий океан!

НОВАЯ РАНА, НО НЕ СМЕРТЕЛЬНАЯ

18 сентября вечером — новый удар, новая рана, на этот раз остановившая „Сибирякова“. Бешено вращается гребной вал, не встречая обычного сопротивления. Резко изменился стук и гул под кормой: вращение вала впустую — конец гребного вала с насаженным на него винтом отломился и тяжелой железной глыбой пошел на дно. Судно лишилось винта! „Сибиряков“ превратился в нагромождение железа и стали, потеряв способность движения, потеряв способность управляться, потеряв „самого себя“. Еще недавно — самостоятельное, „живое целое“, единый организм, подчинявшийся единой воле своего капитана, теперь — игрушка волн, ветров и течений. Произвести ремонт собственными силами немыслимо, надо вводить судно в сухой док, менять гребной вал. Ждать помощи неоткуда. Правда, недалеко от „Сибирякова“ было три советских судна, но одно из них — „Совет“ — само было повре-

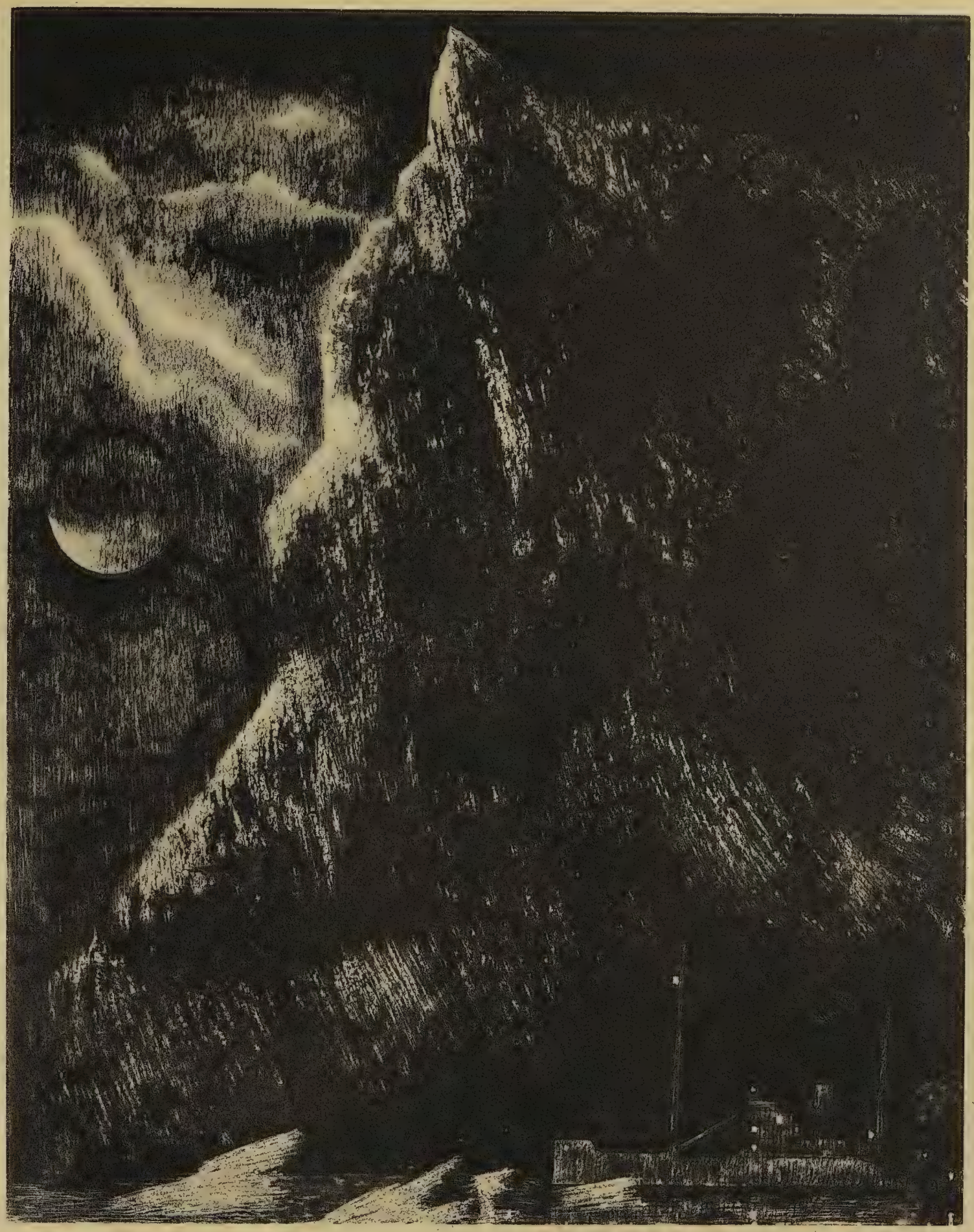
ждено и возвращалось во Владивосток после неудачной попытки дойти до острова Врангеля и оказать помощь зимовщикам и колонистам, не сменявшимся с 1929 года. Второе — ледорез „Литке“ — было где-то около устья реки Колымы и выполняло собственное ответственное задание, да и не успело бы дойти до „Сибирякова“: каждый день уходил дальше от осени и был ближе к быстро наступавшей зиме. Наконец, в северной части Берингова моря промышлял маленький тральщик „Уссуриец“, но он не был пригоден для плавания во льдах, особенно таких тяжелых, в какие попал „Сибиряков“. „Уссуриец“ мог только дожидаться „Сибирякова“ у кромки сплошных льдов и оказать ему помощь на чистой воде, уже в Беринговом проливе.

Значит, отдаться на волю течений и ветров? Безвольно ждать? Но чего можно дождаться в ледяных просторах Чукотского моря, когда зима уже заглядывает в глаза, когда температура падает с каждым днем, когда море затягивается молодым льдом, и молодой лед крепнет? Пассивная борьба со льдами, безвольный дрейф вблизи берегов, причудливыми петлями и зигзагами ложащийся на карту ученого гидролога, равнодушного к ближайшей судьбе экспедиции и интересующегося в эту минуту только загадкой нового полярного течения? Этот дрейф, начавшийся у берегов Чукотки, мог окончиться у северных берегов Шпицбергена, у западных берегов Гренландии... Правда, „Сибиряков“ обеспечен на полтора года и продовольствием, и снаряжением, и топливом. Но партия и правительство приказали — открыть северный морской путь, пройти его за одну навигацию. Нельзя уступать, нельзя складывать рук, а тем более в нескольких шагах от конечной

цели. Победа не дается без борьбы. Так будем же бороться! И началась борьба...

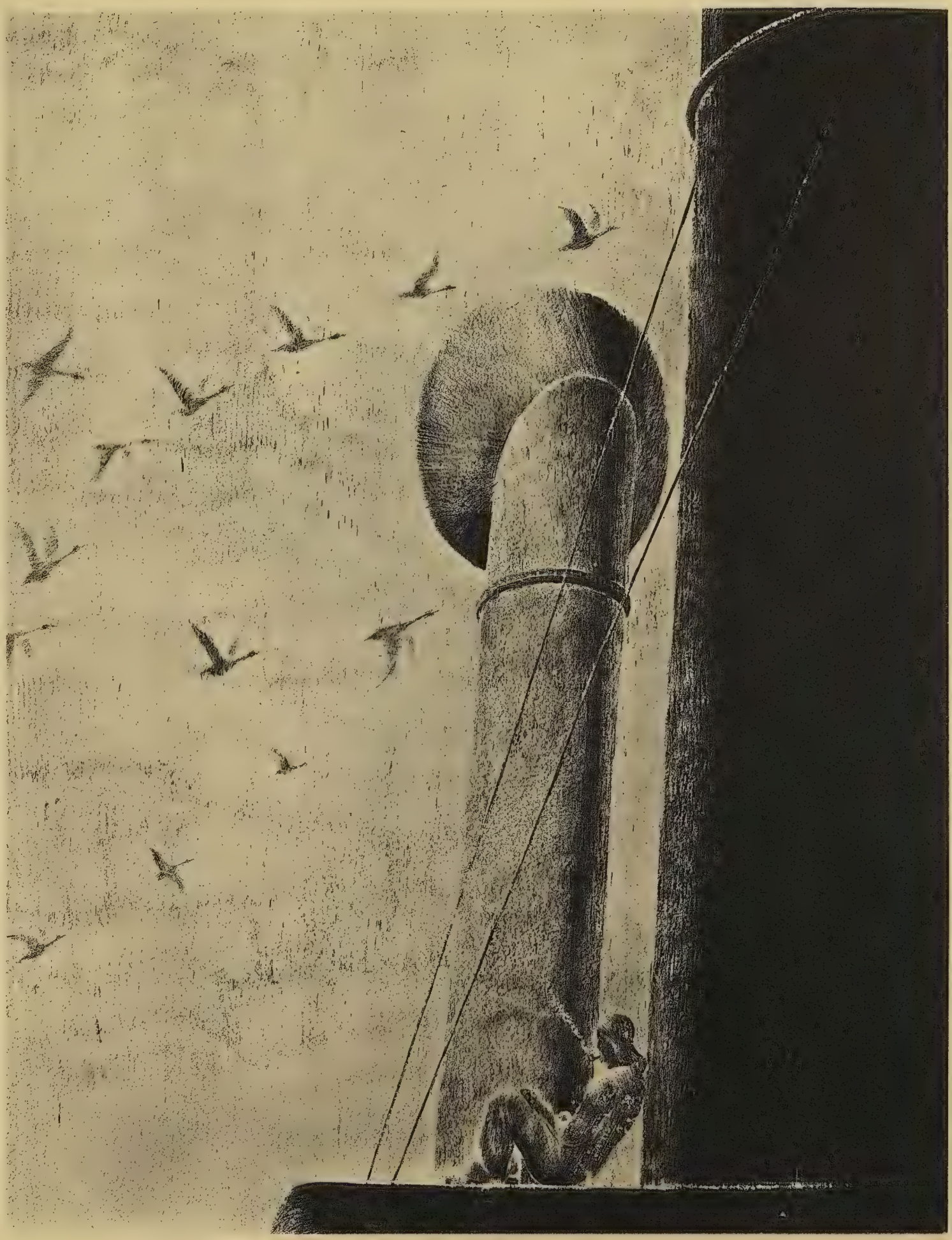
Серой угрюмой массой вставал справа от „Сибирякова" мыс Сердце-Камень, свидетель двух полярных зимовок. Здесь дважды зимовала „Мод" Амундсена, один раз на пути к востоку, другой раз — возвратившись из Нома на Аляске, перед своей новой попыткой войти в дрейфующие на северо-запад льды. „Мод" не могла добровольно попасть в течение; „Сибирякову" это течение грозило постоянно. Судно несло сначала на юго-восток вдоль чукотского побережья, потом обратно. И этот дрейф повторялся дважды. За неделю — с 23 по 29 сентября — „Сибиряков" вычертил по морской поверхности большую дугу, выгнувшуюся к северу и опиравшуюся одним концом в мыс Икигур, другим — в мыс Дежнева.

Мимо „Сибирякова" пролетали на юг бесконечные стаи птиц. Зима приближалась быстрыми шагами, с нею наступали нестерпимые холода, море сковывалось сплошными ледяными полями, исчезало все живое, замирала на полгода жизнь во тьме полярной ночи. Птицам нечем кормиться в Арктике в зимние месяцы — пора на юг! „На юг!" — слышится в хриплых криках многотысячных птичьих полчищ, в шуме бесчисленных крыльев. С палубы парохода участники экспедиции задумчиво провожают взглядами птичье переселение. Когда-то „Сибиряков" будет на юге? И будет ли это когда?



СПРАВА ОТ «СИБИРЯКОВА» ВЫРАСТАЛ ИЗ ВОДЫ МЫС СЕРДЦЕ-КАМЕНЬ, СВИДЕТЕЛЬ ДВУХ ПОЛЯРНЫХ ЗИМОВОК ЭКСПЕДИЦИИ АМУНДСЕНА

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

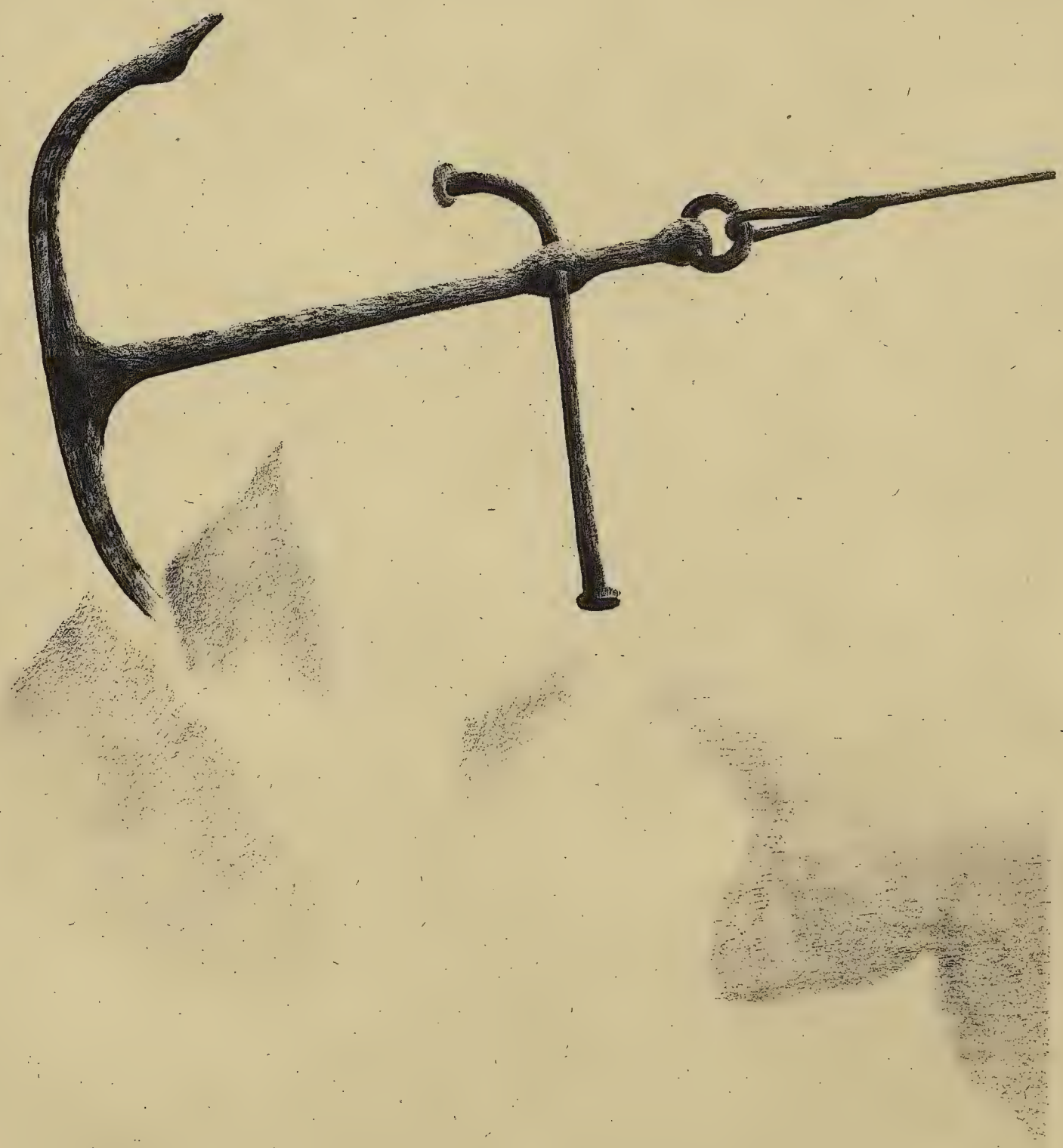


ПТИЦАМ НЕЧЕМ КОРМИТЬСЯ В АРКТИКЕ ЗИМОЮ — ОНИ УЛЕТАЮТ НА ЮГ

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

якорь, русскими ведомый якорь.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



ЛЕДОВОЙ ЯКОРЬ ЗАКРЕПЛЕН ЗА ЛЬДИНУ И СУДНО МЕДЛЕННО ПОДТЯГИВАЕТСЯ К НЕЙ, ВЫБИРАЯ ТРОС ЛЕБЕДКОЙ

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

ВОЛЯ И ПОБЕДА

Но не место тоскливому унынию в груди советского моряка, советского полярника. Надо положить конец нежелательному дрейфу, изменить его направление. Легче всего встать на якорь на неглубокой воде. Если вода не глубока! Натягивается в струну и звенит, как струна, якорная цепь. На нее напирают, наваливаются тяжелые льдины, в десятки тонн весом. Если течение слишком сильно, якорь не держит. Он начинает ползти по дну, и судно опять дрейфует. Иногда приходится взрывать аммоналом особенно назойливую льдину, но и это мало помогает. Тогда при помощи паровой лебедки льдину оттаскивают в сторону или заносят на другую льдину ледовый якорь, закрепляют его, и потом „Сибиряков“ подтягивается к ней, уклоняясь от напора льдов.

27 сентября под влиянием северо-западного ветра ледяные поля немного разошлись, и на „Сибирякове“ были поставлены самодельные паруса, сшитые из судовых брезентов. Пошли в ход и шлюпочные паруса. Судно приобрело собственное

движение и стало медленно пробираться сквозь льды, пользуясь каждой широкой трещиной, каждой полыньей, каждым разводьем. Скорость продвижения была ничтожна — всего около полуузла в час, то-есть меньше километра. Только в последние два-три дня борьбы со льдами „Сибиряков“ шел со скоростью одного узла в час! Мало, страшно мало, но все же это было движением вперед, а не толчеей на одном месте, не беспомощным, безвольным дрейфом. Управлять судном при такой ничтожной скорости было очень трудно, — „Сибиряков“ не слушался руля и не мог уклоняться во-время от попадавшихся навстречу льдин. Нередко нос судна упирался в большую, медлительную льдину, и „Сибиряков“ терял свою скорость. Приходилось снова и снова оттаскивать льдину в сторону, взрывать лед, завозить ледовый якорь и оттягиваться.

Так в течение тринадцати суток боролся ледокол со льдами, течениями, ветрами. Все это время „Сибиряков“ сносился по радио с „Уссурийцем“, ожидавшим экспедицию у кромки льдов. Гениальное изобретение двадцатого века заражало новой энергией и бодростью участников экспедиции: они не чувствовали себя одинокими, потерянными в ледяных пустынях. Хорошо сознавать, что где-то за нешироким поясом льдов ждет помощь, которую несет маленький пароход, с таким же красным флагом, развевающимся на корме! Хорошо сознавать, что за тысячи, тысячи километров отсюда миллионы трудящихся великой страны, мирно занимающейся грандиозной, небывалой, невиданной еще миром стройкой, с волнением следят за героической борьбой нескольких десятков человек — участников советской полярной экспедиции, радуются ее успехам, тревожатся за ее участь!

У радиоаппарата — испытанный работник, опытный полярник и один из деятельнейших участников погрузочных бригад — Эрнест Кренкель. Огромный стаж у Кренкеля и завидный служебный путь. Кренкель — участник второй зимовки в бухте Тихой на острове Гукера в архипелаге Земли Франца-Иосифа. В зимнюю темную ночь он связался как-то по радио с американской антарктической экспедицией Ричарда Бэрда. Электрический разряд, маленькая голубая молния, вспыхнувшая под 80° северной широты, вызвала из небытия непостижимую, невидимую глазу радиоволну, и та распространилась в изумительно краткий миг — в сотую долю секунды до 80° южной широты, наполнив собою, пронизав весь слой воздуха, облегающего земной шар. А в ответ — через льды, океаны, знойные пространства тропических стран, высокие горы, холодные пустынные моря, скованные льдами, залитые радужными переливами северного сияния — понеслись другие электрические волны. Советские зимовщики обменялись с американцами приветствиями, и полярники сообщили друг другу: одни — что у них зима, мороз, полярная ночь, другие — что у них лето, яркое солнце, лужи талого снега.

Вернувшись с зимовки, Кренкель принял участие в полярной воздушной экспедиции на цеппелине „LZ — 127“. Цеппелин рано утром 26 июля 1931 года оставил Ленинград и направился через Архангельск к Земле Франца-Иосифа. Там, в бухте Тихой, состоялась историческая встреча с советским ледоколом „Малыгин“. Цеппелин опустился на морскую поверхность среди плавающих мелких льдин, обменялся с „Малыгиным“ почтой и потом снова поднялся ввысь и облетел вокруг всего архипелага Земли Франца-Иосифа. Оттуда воздушный

корабль прошел к Северной Земле, пронесся над нею, кидая свою длинную тень на пустынные ледники, еще не видавшие никогда человека, и затем через Таймырский полуостров и Новую Землю повернул опять к Ленинграду, который и миновал без остановки. В течение всей воздушной экспедиции Кренкель вместе с немецкими радистами поддерживал связь с внешним миром. Теперь на „Сибирякове“ он ловит голоса различных станций, слушает, что говорят по всему миру о советской полярной экспедиции, передает начальнику слова привета, заботы, беспокойства, которые шлет „Сибирякову“ Советская страна.

ИСПЫТАННЫЙ УЧАСТНИК ВАЖНЕЙШИХ СОВЕТСКИХ ПОЛЯРНЫХ ЭКСПЕДИЦИЙ, ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ РАДИСТОВ СОЮЗА, Э. Т. КРЕНКЕЛЬ

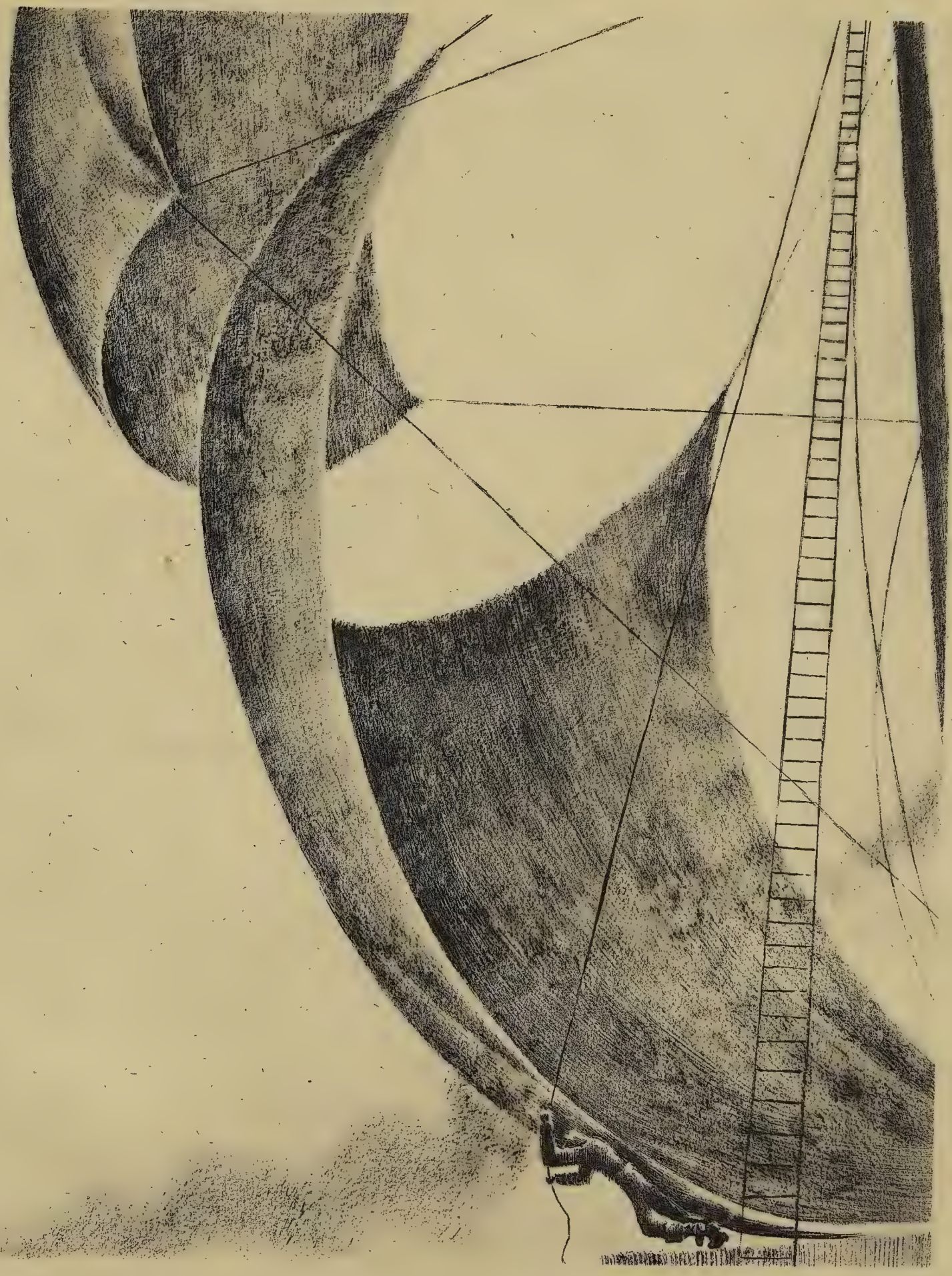
Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

КОМАНДА ШИЛА САМОДЕЛЬНЫЕ ПАРУСА ИЗ СУДОВЫХ БРЕЗЕНТОВ

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

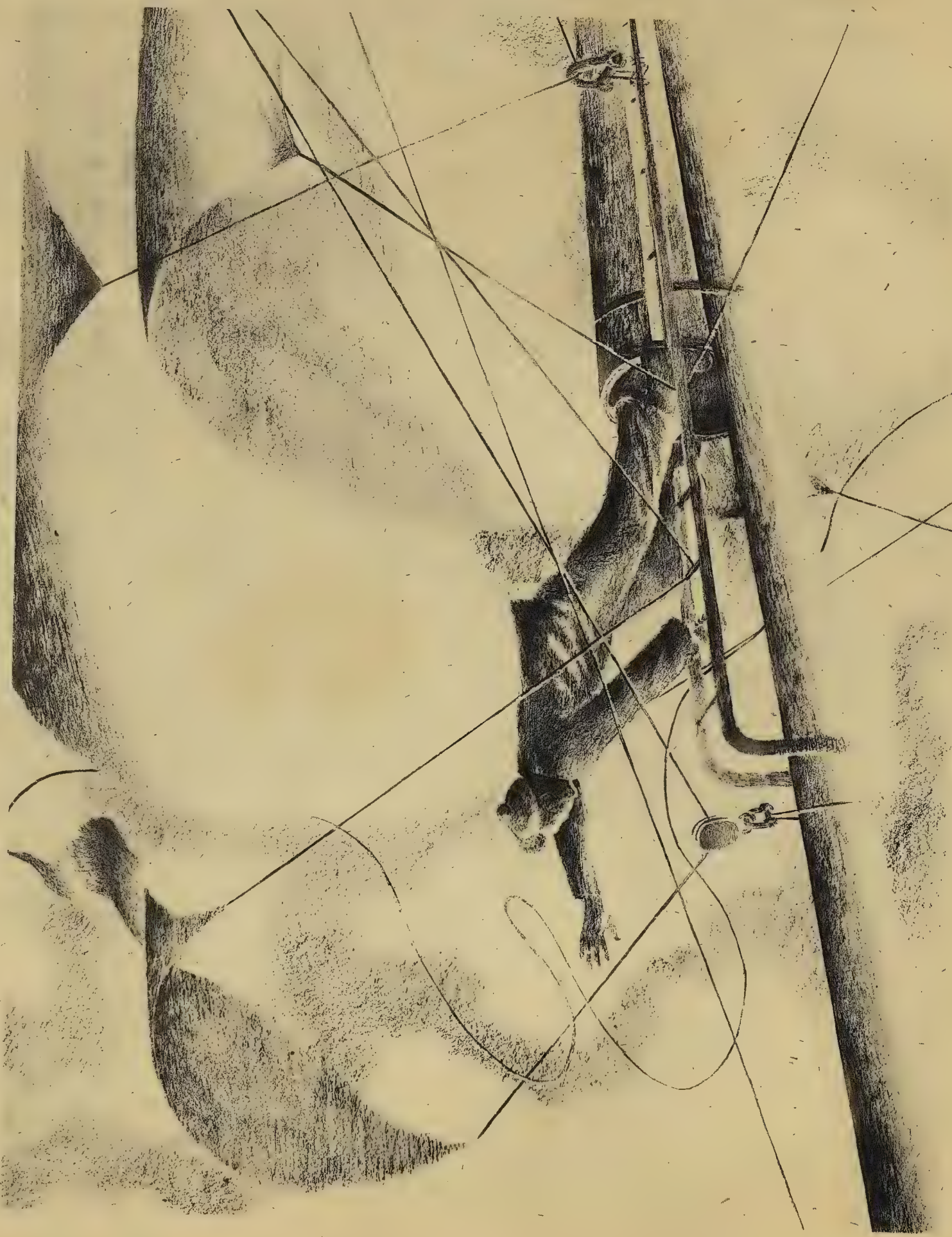
ПЕРВЫЙ ПАРУС ПОСТАВЛЕН...

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

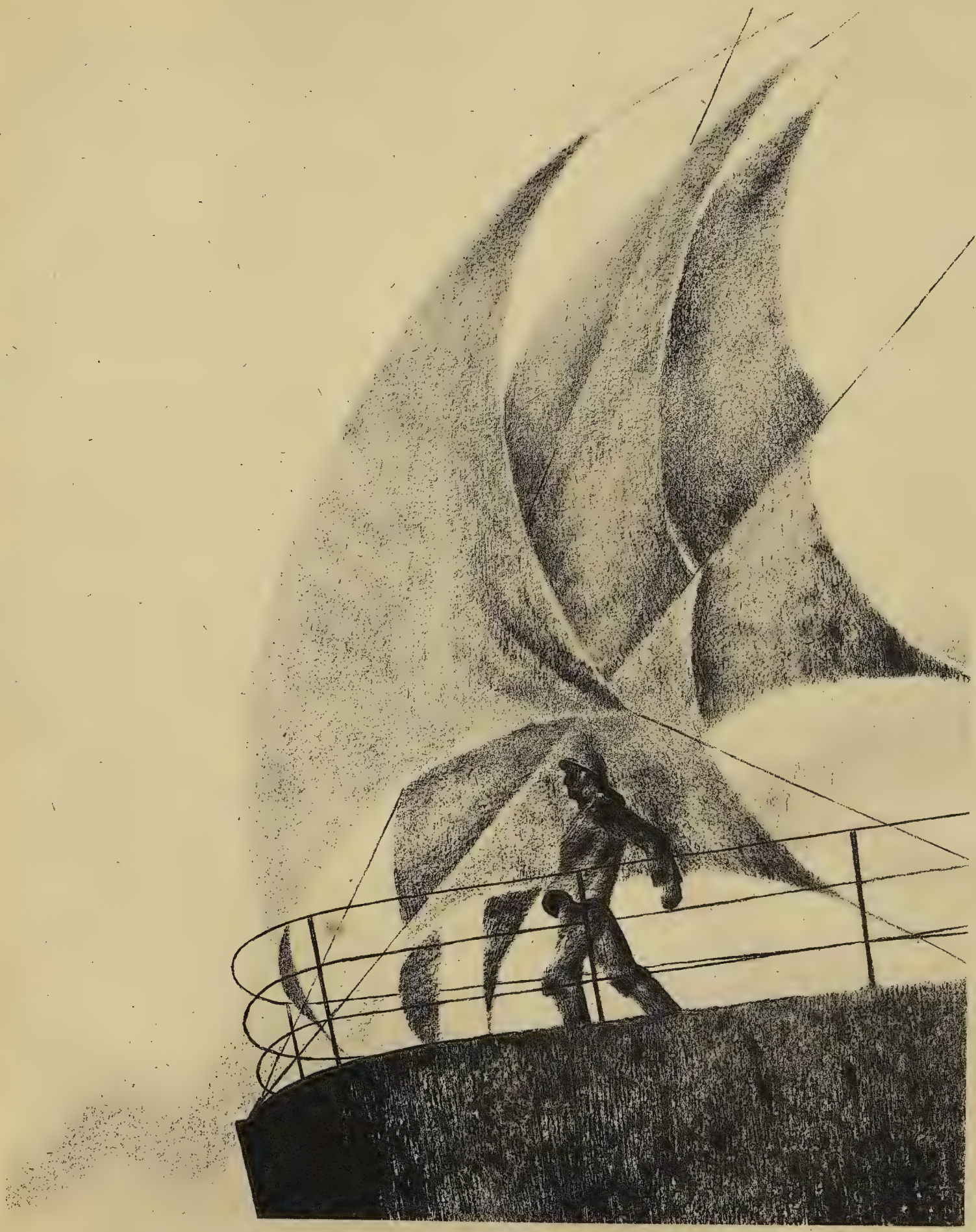


ПЕТЕР ПРЕПЯТСТВУЕТ: «СИБИРЯКОВ» НАЧАЛ МЕДЛЕННО ПРОДВИГАТЬСЯ СКВОЗЬ ЛЬДЫ.

Кабинет Севера
Обл. Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова



«ВПЕРЕД СМОТРЕТЬ». — «ЕСТЬ, ВПЕРЕД СМОТРЕТЬ». БАКОВЫЙ НА НОСУ «СИБИРЯКОВА», СТАВШЕГО ПАРУСНЫМ КОРАБЛЕМ

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

«СИБИРЯКОВ» ПОД ВСЕМИ ПАРУСАМИ ВЫХОДИТ В ТИХИЙ ОКЕАН 1 ОКТЯБРЯ 1932 ГОДА

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

ПОБЕДА

30 сентября „Сибиряков“ — под 66°25′ северной широты уже немного южнее полярного круга, и 169°46′ западной долготы — она еще так недавно была восточной: здесь проходит линия, где наблюдается „парадокс времени“ — начал встречать льдины с окатанными морской водой краями. Близка была кромка. Еще несколько часов — и 1 октября в 14 часов 45 минут судно вышло на чистую воду под всеми парусами. Тихий океан! Великий северный морской путь был пройден. Пройден в одну навигацию и в самый короткий срок: 28 июля — 1 октября. Не случись аварии, не потеряй „Сибиряков“ лопастей винта, а потом и самого винта,— и многовековая задача была бы решена в еще более короткий срок.

Но если эта авария и отдалила немного миг блистательной победы, зато она дала возможность всем участникам экспедиции доказать миру, что *„нет таких крепостей, которыми не могли бы овладеть большевистская организованность и настойчивость“*.

Без этой аварии победа над Арктикой далась бы чересчур легко и могла бы, пожалуй, повести к слишком опрометчивым выводам о постоянной легкой и быстрой проходимости северного морского пути. Условия плавания в полярных водах не всегда одинаковы, и состояние льдов вечно меняется. Плавание „Сибирякова“ показало, что северным морским путем может пройти при благоприятных условиях даже и не ледокол. Но для обеспечения постоянного и безопасного плавания этим путем необходимо иметь под рукой на самых ответственных участках большие мощные ледоколы, которые могли бы вести и с запада и с востока энергичную атаку на полярные льды и выводить из льдов на чистую воду обыкновенные коммерческие пароходы, поддерживающие транспортную связь между европейскими портами и тихоокеанскими водами.

Тральщик „Уссуриец“ взял „Сибирякова“ на буксир, и на этом окончилась советская полярная экспедиция 1932 года. Через две недели оба судна входили на рейд Петропавловска на Камчатке.

Советские моряки и полярники с честью выполнили свой долг, и в истории исследования северного морского пути открылась новая глава. Северный путь проложен, северный путь открыт — он станет одной из широких больших дорог, по которой спокойно и уверенно пойдут во все страны света советские корабли.

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

ОГЛАВЛЕНИЕ

Читателям 5
Тени минувшего 8
Экспедиция во имя бога всеблагого и всемогущего 10
Спустя четыре века 16
Карское море 20
Ледокольный пароход „А. Сибиряков“ 23
Будущий крупный северный порт 27
Первые зимовщики северной земли 29
Тяжелые льды 32
Ученые за работой 35
В устье Лены 39
Дни борьбы 42
Бригада полярных грузчиков 45
Надвигается зима 50
Новая рана, но не смертельная 52
Воля и победа 55
Победа 59

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

СПИСОК ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Английский адмирал Хьюг Виллоуби отправился в 1553 году в далекое плавание в поисках кратчайшего морского пути на восток 1

Зимой 1554 года заморские корелы нашли на Мурманском море два корабля „...а люди на них мертвы“ 2

28 июля 1932 года — через триста семьдесят девять лет после прихода в устье Северной Двины „Эдуарда Благое Предприятие“ — „Сибиряков“ вышел в море 3

Первые льды встретились ледоколу при выходе в Карское море . . . 4

За кормой стелется черная — среди голубоватой белизны разбитых льдин — дорожка, на которой толпятся неровные, с рваными краями льдины . 5

Капитан часами простаивает в дорожной бочке на мачте 6

У берегов Северной Земли пловучая ледяная гора — айсберг — довольно редкое явление в советской Арктике 7

Моряки окалывают лед вокруг корабля тяжелыми пешнями 8

Упираясь в льдины баграми, участники экспедиции сдвигают с места неповоротливые глыбы 9

„Взрывная бригада“ отвозила на ручных санках свой опасный груз в намеченные места 10

Глухой удар — и к небу вздымается рыхлый столб ледяных осколков . 11

Гидролог экспедиции А. Ф. Лактионов бросает в море буек, изучая направление и скорость течения 12

Одна из представительниц полярной фауны — чайка-глупыш 13

Морские звезды лежат распластавшись пятиконечной геометрической фигурой 14

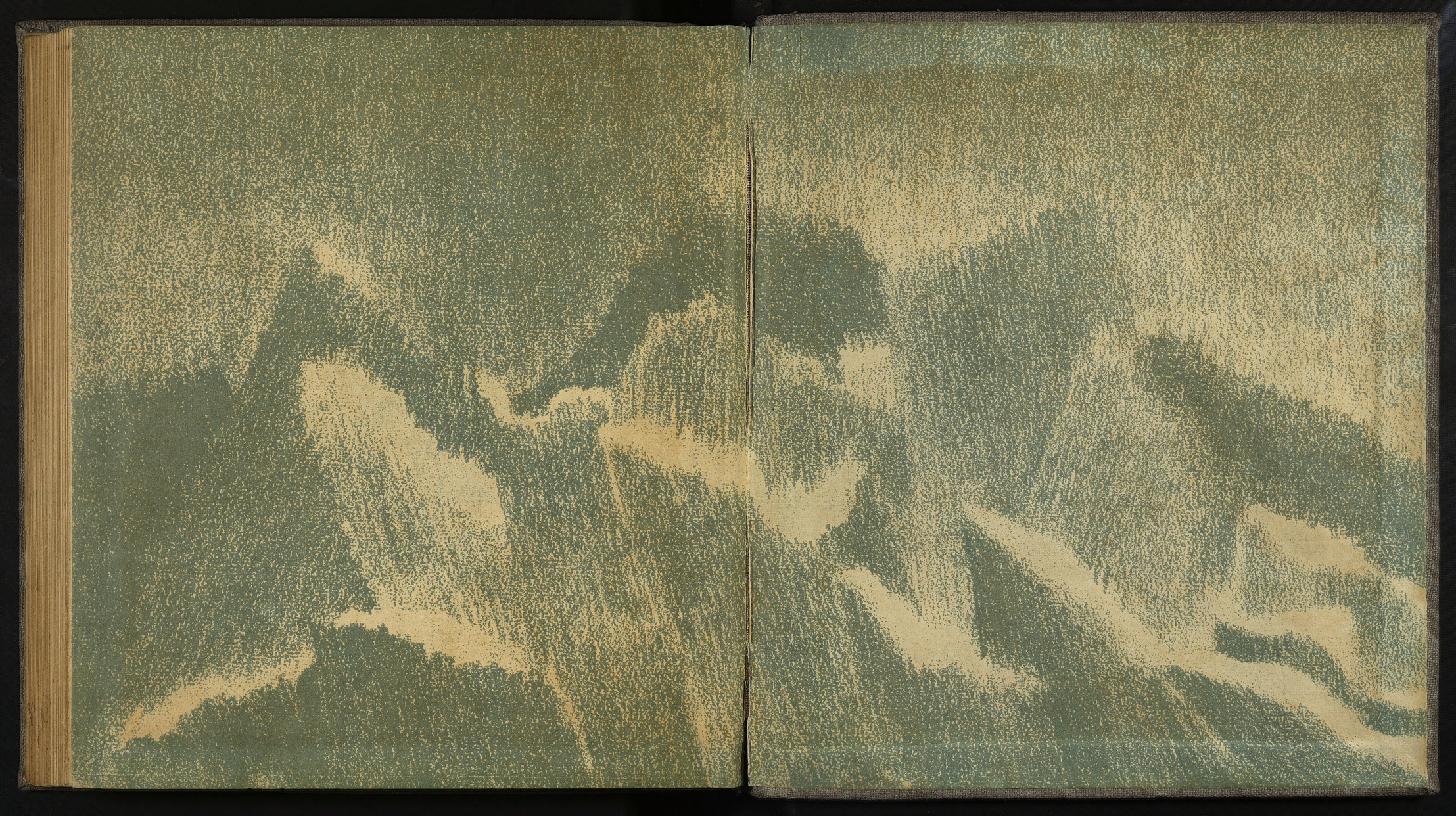
Владимир Юльевич Визе — большой ученый с европейской известностью и в то же время прекрасный музыкант 15
Черной кручей спускается в море обрывистый мыс Северный — у грани двух материков 16
При свете ручного фонаря был произведен осмотр винта 17
Начальник экспедиции Отто Юльевич Шмидт, выслушав рапорт капитана о потере „Сибиряковым“ винта, приказал первой смене приступить через пять минут к работе 18
Научные сотрудники быстро переодевались, превращаясь в грузчиков . . 19
Строп подхватывает сразу несколько мешков 20
Вереница грузчиков бежит один за другим к своему трюму 21
К концу смены радист Кренкель упал под тяжестью мешка, но наотрез отказался от перехода на более легкую работу 22
Бригада отдыхала только за „перекуркой“ 23
И снова мешки с углем быстро ложатся на широкие спины подбегающих к трюмам очередных грузчиков 24
В солнечную теплую погоду устраивались небольшие экскурсии — „катание“ на льдинах по морю 25
Справа от „Сибирякова“ выростал из воды мыс Сердце-Камень, свидетель двух полярных зимовок экспедиции Амундсена 26
Птицам нечем кормиться в Арктике зимою — они улетают на юг . . . 27
Моряки заносили ледовой якорь 28
Ледовый якорь закреплен за льдину, и судно медленно подтягивается к ней, выбирая трос лебедкой 29
Испытанный участник важнейших советских полярных экспедиций, один из лучших радистов Союза, Э. И. Кренкель 30
Команда шила самодельные паруса из судовых брезентов 31
Первый парус поставлен 32
Ветер крепчает: „Сибиряков“ начал медленно продвигаться сквозь льды 33
Много дней ледокол боролся со льдами, течением и ветрами 34
„Вперед смотреть“.— „Есть, вперед смотреть“. Баковый на носу „Сибирякова“, ставшего парусным кораблем 35
„Сибиряков“ под всеми парусами выходит в Тихий океан 1 октября 1932 года 36

Кабинет Севера
Обл Библиотеки
им. А. Н. Добролюбова

№ 477

Отпечатано для Издательства Писателей в Ленинграде в типографии Трансжелдориздата имени тов. Лоханкова — Ленинград, ул. Правды, 15,— в количестве 2850 экз. под наблюдением пом. нач. производства тов. А. Лебедева. Рисунки отпечатаны в тип. им. Ивана Федорова по фототипии под наблюдением мастера тип. В. Калинина, художника А. Лео и технич. директора М. Лаврова. Авторских листов 2. Заказ № 3271, Ленгорлит № 2027, сдано в набор 28/III 1934 г., подписано к печати 26/VI 1934 г., формат 72 × 110 *см*, тип. знак. в 1 печ. листе 28 272, бум. л. $8^1/_4$, порядковый № 64. Ответственный редактор *М. Сергеев*. Технич. редактор *И. Серов*.

1934



UTS LIBRARY